

Q5. 説明した道路構造へのご意見・ご要望や、計画道路に望むことなどご自由にお書きください。

番号	意見の概要	東京都の考え方・対応
1	○都市計画道路の必要性 【利便性】 ・ 南北がつながり利便性が向上する。 ・ 東八道路(甲州街道)から連雀通り(五日市街道)への南北のアクセスが小金井街道から天文台通りの約 3.6km 間に無い。現況の小金井街道や天文台通りの渋滞解決のためにも実現してほしい。 ・ 連雀通り沿いの人達も中央道へのアクセス向上など、小金井 3・4・11 があった方が良くと思う。 ・ 府中市民だが前原交番から夕方バスに乗るのも(武蔵小金井へ行く時も)駅に行くのに通常 15 分ぐらいのところ渋滞時 40 分以上かかることもありストレス。市民の安全で健全な生活のために早く手がけて欲しい。 ・ 新小金井道路や新武蔵境通りができてても小金井街道の渋滞は発生している。交通の円滑化という視点は理解できるが、この道路ができることで課題が格段に改善できるとは思えない。 ・ 南北道路の間隔が約 3.6km あることはダメなのか。天文台通り、小金井街道の混雑は終日ではない。 ・ 中央線が高架化し、すでに渋滞は解消されている。 ・ H30 年から交通量は減っている。渋滞長に関する最新の調査を行い、H30 調査と比較するべき。 ・ 交通渋滞が課題であれば、天文台通り、連雀通り、小金井街道の拡幅整備や交差点改良をやればよい。新設道路はそのあとで考えればよい。	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。 本路線の整備により、広域な道路ネットワークが形成され、周辺道路の渋滞緩和、生活道路への通過交通抑制、武蔵野公園などの広域避難場所へのアクセス向上等が期待されます。 【利便性】 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。 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。 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。

【防災性】 ・ いつ起こるかわからない地震などの災害に備えて道路整備は必須。 ・ 首都直下地震や立川断層など指摘されており、防災の視点で進めるべき。 ・ 道路事情の悪い被災地で火災による延焼拡大、避難経路の寸断等を見てきた。災害時に道路は重要。 ・ 被災地アクセスはいつも問題になる。能登半島とこの地域は似たケースで、一、二本不通になれば支援救援できなくなる。早急なアクセス確保を望む。 ・ 災害発生は防げない。道路は災害発生の復旧を第一に考えるべき。 ・ 東町の知人から消防車が入れず不安と聞いた。道路は早くできてほしい。 ・ 小金井市内には中核の救急病院がなく道路の役割は重要。 ・ 命を守る道路であり、引き続き道路の必要性を伝え続けてほしい。 ・ 震災時に道路は渋滞や寸断等で通行できなくなる。 ・ 沿道地域の防災性が高まるだけか。狭隘な現道は他にもあり、本地域だけ取り出し必要性を説明すべきでない。 ・ 防災拠点は単独で機能するよう整備され、空輸での資材搬入が想定されるため、道路は不要。 ・ 長年住む住民を追い出すもので、町会を分断し防災に役立たない。 ・ 救援物資の輸送ルート、避難場所での過ごし方等も想定すべき。 ・ 広域避難場所へのアクセス手段が車両なのか徒歩なのか不明。 ・ 防災性向上であれば、道路新設より生活道路の拡幅などが先ではないか。	【防災性】 本路線の周辺地域は、幅員 6 m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。 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。 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。 本路線は、「防災都市づくり推進計画の基本方針」(令和 2 年 3 月(令和 3 年 3 月一部修正))において、沿道の耐火建築物と合わせて市街地火災の延焼を防止する「主要延焼遮断帯」に位置付けられており、燃え広がらないまちの形成にも寄与します。
---	---

【安全性】 ・ 東町五丁目の生活道路が抜け道になっている現状を早く解消してほしい。 ・ 将来世代のため、安全で快適な都市空間、道路空間を残していきたい。 ・ 幹線道路で渋滞が起きれば、生活道路に交通が流入するのではないか。 ・ 地域の方々は、道路を建設することによる安全の担保を期待しているのか。 ・ 極狭な市道が抜け道となり、市による交通誘導員の配置など対策に税金が使用されている。交通事故防止の観点からも無駄な経費の観点からも、早急な整備を求める。 ・ 自転車の他、シニアカーが利用できる広い歩道が必要。超高齢化社会は始まっている。 ・ 昨日も事故で死者が出ている。また、小金井街道一本に頼っているために長時間にわたり道路が使用できなかった。通勤通学への影響も大きかったと思うが、怪我、病気で病院に行くのが遅れた方がいる可能性は高い。人の命よりも大切な自然などなく、道路があるから人が暮らしていける。 ・ 坂下の住民にとっては道路整備は死活問題。渋滞時の脇道への侵入等により生活（児童、お年寄り）の安全が脅かされている。 ・ 新小金井街道沿いに住んでいるが、渋滞がひどく、日常生活に支障が出ている。先日も事故があり、もっと交通量が少なかったら安全だったかと思う。 ・ 今この道が繋がっていれば、どれだけ快適な移動ができたことか。	【安全性】 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。 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。 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。
--	---

【その他】 ・ 道路ネットワークの観点から重要な道路であるので整備が必要である。 ・ 府中市側も整備を進めており、道路は小金井市内だけで考えたり決めたりすべきではない。 ・ 子供たちの世代のためにも早く整備を進めたほうが良い。 ・ 府中、調布と車、自転車などあらゆる交通手段で繋がるメリットを感じる。この道路がこんな生活につながるとイメージを膨らませることが必要。 ・ 将来の住みやすい安全で快適な小金井、府中の街づくりのためにも是非とも実現してほしい。 ・ 完成したら小金井市の居住環境はもっとよくなると思う。 ・ 多磨駅東側で商業施設建設計画があることや、東小金井駅で再開発が進んでおり、道路ができるとこれらを結び集客やアクセスが向上すると思う。 ・ 人口減少、少子高齢社会に新たな道路を作るべきではない。 ・ 交通量、車両登録台数は減っており、増加する前提の計画は見直すべき。 ・ 数十年も前の計画は現状と大きなずれがあり、道路構造の3案以外に計画を白紙に戻す案がないのはおかしい。 ・ 必要なら50年前に作るべきだった。何十年も塩漬けにして、今頃「必要」と言われても納得できない。 ・ 多くの子供、人々が楽しく過ごす公園を通さず、計画を見直すべき。 ・ 車を持たない若い世代が増えており、車や道路中心の考えはやめるべき。 ・ 計画は東八道路までとして野川には触らないでほしい。 ・ 将来の社会情勢等の変化により、でき	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。 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。 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。 なお、平成28年3月に策定した東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）で予測した将来交通量は、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などが考慮されています。 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施しており、本路線は、15の検証項目のうち、「交通処理機能の確保」「避難場所へのアクセス向上」「延焼遮断帯の形成」に該当したことから、今後も必要な都市計画道路であると判断しました。 また、必要性が確認された都市計画道路の中から、重要性・緊急性を考慮し、平成28年度から令和7年度までで優先的に整備すべき路線として「優先整備路線」を選定しました。 本路線は、6つある優先整備路線の選定
---	--

るころには道路は不要になっている。 ・ 住人の立ち退きなどを考えると完成まで数十年かかると思う。その時の人口予測に基づき交通量推計を実施し、道路の必要性を検証すべき。 ・ 二枚橋の坂を拡幅すれば、立ち退き量や工事量も少なくなる。 ・ 3つの視点で必要性の説明があったが、その優先順位を示してほしい。 ・ 海外では歴史的なものを壊して道路を広げるようなことはしない。 ・ 世界の大都市では、緑の保全や公園を新たに作る方向で都市計画をすすめている。3・4・11は世界の方向と逆だ。 ・ 自然を壊してまで必要とは思えない。 ・ 不便が財産という考え方がある。便利を追求すると次の不便が見えてくる。 ・ 計画見直し、中止を求めている声はどうしたら届くのか。都市整備局からの説明や意見交換の場を求める。 ・ 必要性の評価は優先道路に指定時に決定している点が納得されていない。今回も前回も反対の立場からすると建設局の説明員と話が噛み合わない。 ・ 都市計画自体に疑問を持つ住民側と都市計画に基づき事業内容を説明する建設局側との論点にずれを感じる。 ・ 膨大な事業費を喫緊の用途（少子化、介護費、貧困対策等）に転用すべき。 ・ 反対ばかり目立つが、賛成者も多い。 ・ 賛成意見もあることを広めてほしい。 ・ この計画に反対の気持ちが強い。話を聞いて多少建設する必要性もわかった気がするが、気持ちは複雑。	項目のうち、主に「自動車交通の円滑化」に該当することから優先整備路線に選定しました。 このため、本路線の都市計画の廃止や第四次事業化計画における優先整備路線から除外することは考えていません。 優先整備路線である本路線については、事業を所管している建設局が、これまでの経緯を含め、住民の皆様にご説明します。このため、説明会等については、建設局が開催することとしており、都市整備局の出席については考えていません。 都はこれまで、事業の目的や整備効果等を広く周知するため、広報紙を小金井市内全戸と府中市の一部に配布するとともに、地域の方々との意見交換会や説明会等を開催してきました。 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。 検討してきた内容を市民の皆様にも明らかにし、意見交換を行うために、パネルや模型、VR動画を展示したオープンハウスを開催しました。 引き続き、市民の皆様への情報提供に努めるなど、適切に対応するとともに、事業化に向け、着実に取り組んでいきます。
--	---

2	○道路構造 【橋梁案】 ・ 崖線と緑を守り必要な道路を整備するには、橋梁案がベストだと思う。 ・ 西武多摩川線の橋がすでにあり、同じように橋がかかることは問題ない。 ・ 野川を渡河する橋梁がある景観は、地域の環境や景観を侵すものではなく、橋が景観、風景の一つにもなる。 ・ 自然豊かな公園等の緑を、違う視点（橋上）から楽しむことが出来、価値を更に高めることになる。 ・ 橋や擁壁により、公園を東西に行き来できなくなるのではないか。 ・ 橋を作るのは良いが擁壁で公園を分断しないでほしい。 ・ 崖線に日影ができ、雨がさえぎられ、乾燥で植物は限られた種しか生えないので、橋梁案はだめだ。 ・ 野川自然再生事業を踏まえると、適当な道路構造ではない。 ・ はけの道は残るのか。 ・ 公園の眺望、意匠を考慮し景観を損なわず圧迫感がないようにしてほしい。 ・ 橋の色合いや橋を覆う緑、植木等、景観保持に工夫してほしい。 ・ 橋の下が暗い雰囲気にならないようにしてほしい。 ・ 上部工のスリム化や橋脚数や位置など、景観を最重要に検討してほしい。 ・ 経済性よりも環境面、景観面を重視して都内の公園内道路計画のモデルケースになるような計画を望む。 ・ デザインをコンペ形式にするなど広くアイデアを募り、環境に影響の少ない優れた形を選択してほしい。 ・ 極端に目立つ橋は避けてほしい。 ・ 橋梁案に反対の声が上がるのは景観	道路構造については、国分寺崖線の高低差のある地形や野川等との交差方法により、橋梁、掘割、地下トンネルの3つを検討しました。 【橋梁案】 橋梁で崖線、野川を跨ぐ案です。野川やはけの道、公園の一部と立体交差し、公園の駐車場付近で平面交差します。既定の都市計画幅員 18mを変更することなく整備することが可能です。 橋梁案の特徴は以下のとおりです。 ・ 崖線の上に橋台を設置し、宅地化された崖線を再生することで、崖線の連続性を確保します。 ・ 地下水が流れている武蔵野礫層と立川礫層に橋台・橋脚の杭基礎が点的に入ります。 ・ 野川を跨ぎ、橋脚を設置します。 ・ 東八道路側の橋台は武蔵野公園内に設置し、その南側に擁壁を設置します。 ・ 道路は都市計画線内で収まります。工事期間中、橋台設置個所では工事ヤードが必要のため、周辺の土地の借地が必要となる場合があります。 ・ 土地の改変面積が最も小さくなります。 ・ 道路の縦断勾配は、車道・歩道共に5%です。 ・ 支障となる鉄塔の移設については東電等と協議・検討していきます。 【掘割案】 地面を掘り込み掘割構造とする案です。公園やはけの道とは平面交差し、野川には橋が架かります。また、掘削により、崖線は消失するとともに、掘割区間は、既定の都市計画幅員 18mより広い範囲の用地取
---	--	---

の問題。今ある西武線と同じように崖上を削って、同じ高さに作ればよい。 ・離れた場所に住んでいると橋梁案は景観が悪くなると感じる。 ・地下水脈に手を付けずに、施工する方法はあるのか。橋脚設置時に地下水に影響を与えないようにしてほしい。 ・動植物への環境配慮から、道路照明、騒音対策及び排ガス対策としてフードを付けるなど検討してほしい。 ・道路を北上する場合、橋梁部の先が住宅街でカーブしており、沿道住宅が車のライトで眩しくならないか。 ・霜や雪によるスリップ事故対策やカメラ・通報装置など防犯対策が必要。 ・橋梁の左右にエレベーターや階段を設置してほしい。 ・桁下はビオトープにし、地元の小学生の学習の場とするとよい。 ・自転車の通行空間が車道の横にあるため、並走した際の巻き込みなど事故が気になる。 ・橋梁部分と連雀通り付近の道幅はもう少し余裕がほしい。 ・計画道路上空で交差する東電の高圧ケーブルと必要な離隔が取れず、移設が必要になるのではないか。 ・橋の案が最も効率的で環境への影響が少ないと思った。 ・はけの道への影響が一番ないと思う。 【掘割案】 ・将来的な整備も考えると堀割も環境への影響は少ないのではないか。 ・掘割部分は BOX にすれば上部は自然再生できてよい。	得が必要です。 掘割案の特徴は以下のとおりです。 ・武蔵野段丘を掘り込んで道路を作るため、道路部分の崖線はなくなります。 ・地下水が流れている武蔵野礫層を掘削し構造物を作ります。（掘割区間） ・地下水が流れている立川礫層に橋台の杭基礎が点的に入ります。（橋梁区間） ・野川を跨ぐ橋梁を設置し、前後が擁壁区間となります。 ・住宅エリアの 2/3 区間において、沿道アクセス用の側道を設置するため、都市計画線外の用地が必要です。 ・工事期間中は、工事ヤードや現道の切回し道路を作るために、さらに借地が必要となる場合があります。 ・改変面積が橋梁案よりも大きくなります。 ・道路の縦断勾配は、車道・歩道共に 5 % です。 【地下トンネル案】 地下トンネルの場合、規定の道路勾配を確保した上で、東八道路に接続する必要があるため、野川交差部のトンネルを深くできません。このため、非開削工法（シールドトンネル）では、野川との交差部において、一般的に必要な最小離隔（1 D（シールド外径）以上）が確保できません。 そこで、地表から掘削し地下に道路をつくる開削工法で検討しています。崖線や野川の下を通るトンネルは、野川を移設しながら工事する必要があり、掘削により、崖線・野川は施工時に一時消失します。また、トンネル区間や掘割区間は、既定の都市計画幅員 18m より広い範囲の用地取得が必要です。 地下トンネル案の特徴は以下のとおり
---	---

【地下トンネル案】 ・ 自然環境を残す工法として、トンネル案で市民の合意を得るべき。 ・ トンネルのダウンサイジングや都計線内で納まる設計で整備されるべき。 ・ 歩行者はトンネルを通す必要はない。 ・ 東八道路の下もトンネルで通す案を検討してほしい。 ・ 地下トンネル案はお金がかかり工事の安全性も難しい工事になりそう。 ・ なぜシールド工法ができないのか。 ・ 崖線交差部や住宅エリアのみシールドで行えないのか。 ・ 野川、崖線の評価は○ではないのか。 ・ 野川は一旦切り回して戻さなくても問題ない。 【その他】 ・ 複数案を検討し、それぞれメリットデメリットがわかった。 ・ なぜ3案比較しているのか。 ・ 3案比較において、生態系や猛禽類の保護の観点が抜けている。 ・ 事業費が一番安くなる案はどれか。 ・ 橋梁案かトンネル案が良いと思う。 ・ 道路の勾配はどのくらいか。 ・ 住宅地の評価は、どれも立ち退きが必要であり×だ。 ・ 沿道の家の前はどのようになるのか。 ・ 歩行者にも配慮した道路整備を行ってほしい。歩道が4.5m ずつ確保されているのは非常に良い。 ・ バリアフリーに配慮してほしい。 ・ 工期が短く安価で、地下水や生態系に影響が少ない道路整備をしてほしい。	です。 ・ 地表から掘削し、地下に道路を作る開削工事となります。 ・ 埋め戻し後は、宅地化された崖線を再生することで、崖線の連続性を確保します。 ・ 地下水が流れている武蔵野礫層と立川礫層を掘削し構造物を作ります。掘割案より掘削する延長は長く、深くなります。 ・ 工事期間中は、野川を移設して工事する必要があります。 ・ トンネルの幅は都市計画幅員より大きくなるため、掘割区間およびトンネル区間では都市計画線外の用地が必要です。 ・ 掘割区間となる住宅エリアの1/4区間において、沿道アクセス用の側道を設置するため、都市計画線外の用地が必要です。 ・ 工事期間中は、工事ヤードや現道の切回し道路を作るため、さらに借地が必要となる場合があります。 ・ 改変面積が最も大きくなります。 ・ 道路の縦断勾配は、最大で車道6%、歩道5%です。 これら3案を比較検討した結果、国分寺崖線や野川、地下水が流れている武蔵野礫層等への影響を最小限に抑えることができる「橋梁案」が最適な整備案と考えられます。 なお、現時点の検討（道路概略検討）では、3案の中で、橋梁案が最も安価と想定しています。 今後、地質や地下水など基礎的な調査を進めるとともに、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、事業化に向けて着実に取り組んでいきます。
--	---

3	○事業の進め方、不安なこと ・ 多くの市民が納得するような事業の進め方をしてほしい。 ・ 沿道には大きな建物ができる。自然豊かで閑静な場所であるため、住環境には十分に配慮してほしい。 ・ 道路の混雑低減や防災の視点で道路整備の効果、予算や工期など定量的なデータや根拠も公開してほしい。 ・ 環境調査で 79 種の重要種が確認されたとあるが、詳細は。 ・ 重要種の有無だけではなく、それぞれの生態まで突き詰めて計画するべき。 ・ 対策の検討は環境の専門家を入れているのか。 ・ メリットが多いので、SNS などにより、正確に示していくべき。 ・ 野川の自然にも一定配慮していることをしっかり広報していくべき。 ・ 今後の計画も定期的にインターネット等で公開してほしい。 ・ 意見、要望を送信できる専用のメールアドレスを設けてほしい。 ・ 環境の変化について漠然とした不安があったが説明を聞き、将来のことがある程度理解できてほっとした。 ・ 住民の意見を全く聞いていないように思える。環境や地域住民のコミュニティが失われる。 ・ 道路ができると、大きな商店やマンションが建ち静かな住環境が変わる。 ・ 最良とされる橋梁案のデメリットを示すべき。高圧線や野球場、橋梁周辺の自然はどうなるのかわからず不安。 ・ 交通量推計のデータを示してほしい。 ・ 自転車でも走りやすいように自転車	都はこれまで、事業の目的や整備効果等を広く周知するため、広報紙を小金井市内全戸と府中市の一部に配布するとともに、地域の方々との意見交換会や説明会等を開催してきました。 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。 検討してきた内容を市民の皆様明らかにし、意見交換を行うために、パネルや模型、VR動画を展示したオープンハウスを開催しました。展示したパネルやVR動画等は、東京都北多摩南部建設事務所のホームページに掲載しています。また、過去の説明会資料や環境概況調査の結果等のほか、お問い合わせ先もホームページに掲載しています。 今後、地質や地下水など基礎的な調査を進めるとともに、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、事業化に向けて着実に取り組んでいきます。 合わせて、市民の皆様への情報提供に努めるなど、適切に対応していきます。 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。その推計結果によると、都市計画道路が全て完成した際（フルネット）の小金井3・4・11号線の推計交通量は、約 13,000 台/日、
---	--	---

の通行空間を十分確保してほしい。 ・ 道路は横断しやすくしてほしい。 ・ 東八道路の小金井街道～天文台通りは、現在は信号がなく走りやすいが、この道路ができて信号ができるのと、渋滞が起こるのではないか。 ・ 連雀通りの全線改良、小金井街道（前原交差点以南）の改良も実現すると良い。五日市街道も拡幅してほしい。 ・ 新たに設置する歩道などにも緑を増やし、イスなど休憩スペース（緑化による日陰など）も欲しい。 ・ 五日市街道や連雀通りはすでに混んでおり、歩道が狭いところもある。道路開通後に更に混むのではないか。交差点の改良も合わせて進めてほしい。 ・ 連雀通りの交差点は狭く、小金井 3・4・11 ができると交差点をショートカットするために、細街路に車が流入するのではないか。 ・ 武蔵野公園が分断されるが、野球場や樹木などの代替地は決まっているのか。野球場は確実に確保してほしい。 ・ 木は何本切るのか。 ・ 道路整備に合わせ、公園の駐車場の拡張や西武線新駅建設の予定はあるか。 ・ 事業概要及び測量説明会はいつ開催するのか。いつ立ち退きになるのか。 ・ どの案でも土地の買収は生じるのか。 ・ 一軒だけ用地買収に応じない場合は、道路整備は行われないのか。 ・ 都市計画線にかかっている。建替したいが、今後の見通しが立てられない。 ・ 地権者への補償がしっかり行われ、わ	小金井街道(小金井市桜町 2-10 付近)で約 8,000 台/日、新小金井街道(府中市浅間町 37 付近)で約 12,000 台/日です。 自転車の通行方法を含む道路の幅員構成や、横断歩道及び信号の位置などは、現地の状況や通学路なども考慮して、今後、交通管理者である警察と協議の上、決定していきます。 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。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は着実に整備していきます。 本路線と連雀通り（小金井 3・4・1 号線）が交差する付近では、拡幅事業が進められています。 本路線の整備に当たっては、武蔵野公園の計画との整合を図り、引き続き関係機関と調整を行い、検討していきます。 今後、道路の設計を進めるとともに、公園内の支障となる樹木の健全度も確認したうえで、移植可能なものは移植するなど、必要な保全対策を検討していきます。 一般的な都市計画道路の整備の進め方は、道路計画線内や沿道の皆様を対象に事業概要及び測量説明会を開催したうえで、測量を行い、事業認可を申請します。事業概要及び測量説明会から事業認可までの期間は一般的に 2 年程度を見込んでいま
--	--

だかまり無く計画が進んでほしい。 ・ 移転が必要な軒数や世帯数、用地取得にかかる期間はどのくらいか。 ・ 自分の家は計画線に掛かっており、補償内容が気になる。 ・ 用地は一軒すべて取得してもらえるか。移転先は準備してもらえるか。 ・ 例えば、土地の 1/3 がかかってしまう場合でも補償されるのか。どのような補償があるのか。 ・ 新設道路に電柱は建つのか。 ・ 東大通りの事業中箇所は第三次事業化計画の優先整備路線か。いつ終わるのか。 ・ 大きな道路ができれば、物流は盛んになり、排気ガスや走行音が増え、大気汚染や生活環境の悪化につながり、交通事故も増えるのでは。 ・ 車両通行重量制限の有無、騒音の程度（遮音壁の必要性）も示してほしい。 ・ メリット、デメリットをもっと具体的に示すべき。誰に、どのくらい、どのようなデメリットが生じるのか、シミュレーションして示すべき。デメリットを上回るメリットがあるから整備すると言われれば納得できる。 ・ 道路整備による環境負荷のシミュレーションがあれば、市民も公平な判断ができるのではないか。 ・ 小金井は都心に近い自然豊かな場所。緑・グリーンインフラ・脱炭素の時代、地球温暖化、環境破壊、動植物の環境悪化など、今の動きに逆行しているのではないか。	す。事業認可を取得後、用地取得の対象となる皆様を対象に用地説明会を開催したうえで、関係権利者に対して用地取得の進め方や補償の考え方などを個別に説明させていただきます。事業用地の取得に当たっては、都の損失補償基準に基づき、適正かつ公平な補償を行います。ご理解とご協力いただきますよう、よろしくお願い致します。 都市計画道路の整備にあたっては、同時に電線類の地中化を進めます。 東小金井駅付近の延長 420m の事業中区間は、第三次事業化計画の優先整備路線です。事業認可は令和 9 年度までとなっています。 本路線は 2 車線の道路であり、東京都環境影響評価条例に定める環境影響評価の対象事業でないため、条例に基づく予測、評価等を行いません。しかし、国分寺崖線や野川、武蔵野公園と交差していることから、周辺の動植物の生息、生育状況や地下水の状況を把握する環境概況調査を実施しており、この調査結果等を基に、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。 なお、東京の大気については、従来から自動車の排ガスで問題とされていた NO₂（二酸化窒素）や SPM（浮遊粒子状物質）は、令和 5 年度、すべての東京都一般環境大気測定局及び東京都自動車排出ガス測定局で環境基準を達成しています。 騒音については、令和 4 年度小金井市環境報告書によると、市内で調査を行っている二車線道路の 6 地点のうち 1 地点（新小金井街道）で夜間に環境基準の超過があり
--	---

	・ 小金井市との連携を密に事業を進めてほしい。 ・ 小金井市長は中止・見直しを都に申し入れたいと言っているが、市長の意見を無視するのか。 ・ 小金井市が必要性の検証を行っている。その中でオープンハウスを開催するということは、市の意見を無視しているのか。	ましたが、要請限度を超過した地点はありませんでした。本路線を整備する場合は、低騒音舗装を採用するなど、交通騒音の低減に努めていきます。 自動車交通においては、渋滞による低速走行が二酸化炭素（CO₂）の排出量を増大させる原因の一つになっています。車種に限らず自動車は速度が上昇すると CO₂ の排出量が減少します。道路が整備され交通の流れがスムーズになると、自動車から排出される CO₂ の排出量が削減されます。 今回のオープンハウスは、道路構造等に関する検討内容を市民の皆様に広くご説明し、意見交換を行うために開催したものです。 市には、オープンハウスを実施することを伝えており、中止等を求める意見はいただいております。
4	○自然環境等の保全 ・ 自然環境を大切にしてお早く整備してほしい。 ・ 極力自然に影響なく、交通利便性向上（渋滞等）のつり合いが上手くいくように尽力してほしい。 ・ 自然を守るべきとの意見もあるが、あるのは人工的に作られたものであり、工事後に木を植えたりしたらよい。 ・ 公園整備と河川対策、道路と横で連携して一番いい形で整備してほしい。 ・ 東町一丁目に住むが、豪雨時に道に水がたまり水位が高くなる。地下水の流れを止めないようにしてほしい。 ・ 道路整備で得られるメリットよりも、小金井市のみならず東京都の宝でもある自然環境が守られることを望む。	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。 最適な整備案としてお示しした橋梁案は、宅地化された崖線を再生することで、崖線の連続性を確保できるとともに、野川を橋梁で跨ぎます。このため、橋梁案は、国分寺崖線や野川などの改変面積を最小限に抑えられる案であり、自然環境等に配慮した構造となっています。 今後、地質や地下水など基礎的な調査を

・ 武蔵野公園は素晴らしい自然環境で、先達（東京都、地元自治体、地元住民）の努力による誇れる資産。道路建設が必要でも公園を通さず迂回させる等、関係者の経験と知恵で公園を子孫に残せるようにしてほしい。 ・ 多少不便でも、後世に残す自然遺産として今のままの形で残してほしい。 ・ 気候変動で大雨が降ることが多くなった。むやみに木を切るべきでない。 ・ オオタカが確認されているが、橋梁ができれば、生き続けられるのか。 ・ 鳥や生物は国分寺崖線沿いに移動している。橋梁を設置すれば、空間的ないきものの移動も妨げられる。 ・ 野川沿いを移動する生き物や野川への影響が考えられていない。小金井市は湧水を守るため雨水浸透枳を設置してきたことも知ってほしい。 ・ 生態系は一度失われたら簡単には戻らない。野川の自然が一部壊されることは小金井にとって大きな損失。 ・ 現在殆ど宅地化された国分寺崖線の中で、残り少ない武蔵野雑木林を撤去して橋脚を立てることは許せない。 ・ 野川やはけを中心とした自然環境は小金井市のアイデンティティであり、キズをつける都道計画に反対。工事をしなければ動植物への負担は無い。 ・ 市民主導で何十年もかけてホタルが川沿いを飛ぶようになった。橋を架けてどうなるのか検討したのか。 ・ 橋梁下は日陰になり、植物も動物も分断される。西武線の橋梁は東八道路上を通るため高くなっているが、道路の橋梁はもっと低くなるのではないか。 ・ 湧水の影響はもっと広く検討すべき。 ・ 野川公園、武蔵野公園が犠牲になる。	進めるとともに、河川、公園等の関係部署とも連携しながら、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、事業化に向けて着実に取り組んでいきます。 合わせて、市民の皆様への情報提供に努めるなど、適切に対応していきます。 なお、自動車交通においては、渋滞による低速走行が二酸化炭素（CO₂）の排出量を増大させる原因の一つになっています。車種に限らず自動車は速度が上昇するとCO₂の排出量が減少します。道路が整備され交通の流れがスムーズになると、自動車から排出される CO₂ の排出量が削減されます。 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、災害時には救助救護活動を担う重要な都市基盤です。 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。 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。 なお、平成 28 年 3 月に策定した第四次事業化計画で予測した将来交通量は、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などが考慮されています。 小金井 3・4・11 号線及び府中 3・4・16
---	--

人工物が作られ、人と車が通るとデリケートな動植物は住处を奪われる。昔、野川周辺は昆虫、植物、鳥たちの宝庫だったが、人が住み水田や畑がなくなるに従い減少した。道路建設でさらに貴重な動植物はいなくなる。 ・ 東京都は「生物多様性地域戦略」で崖線は「緑の骨格」と位置づけ、その保全を目標にしている。そして「道路の開発」が生物多様性危機をもたらした「四つの危機」の第一にあげている。生物多様性の保全を優先すべき。 ・ 道路予定地は自然再生推進法に基づく都内で唯一の対象地域を横断する。この自然再生事業は東京都建設局、小金井市など行政と野川自然の会などが自然再生事業を 20 年近く進め、大きな成果を挙げてきており貴重な生態系生物多様性を保全、復元してきた。3・4・11 号線は生態系に大きなダメージを与え、湧水、地下水への影響も懸念される。「最適案」は道路をつくらないことであり、小金井の民意。 ・ 自然再生事業の説明がない。素晴らしい事業を市民に説明すべき。 ・ 自然再生事業（生物モニタリング（昆虫、野鳥、植物、水生生物、水））に影響を与えないように進めてほしい。 ・ 都の調査で見つかった動植物各 500 種がどの案でも激減することになる。 ・ 必要な保全対策の検討を行うとあるが、検討した内容は文書に残し、全て市民に公開されるのか。 ・ 道路を作ることによる影響に対しての保全対策しか説明がない。通行車両の影響に対する対策はしないのか。	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。 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。 また、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。 さらに、本路線の周辺地域は、幅員 6 m 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るほか、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。 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。 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
---	--

		一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。 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。 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。
5	○展示内容 ・ 道路構造の比較検討がわかりやすく、整備案への理解が深まった。 ・ 以前より内容が充実し、検討も進んでいて驚いた。一刻も早く整備が進み、利便性、安全性が向上すると良い。 ・ 橋梁以外の2案の完成イメージもあれば公平な気がした。 ・ 3案それぞれの施工方法をイメージで示したほうが分かりやすい。 ・ 道路建設には反対だが、今回の資料を見て思っていたほど武蔵野公園に影響はないのかなとの印象を持った。 ・ 道路整備を前提とした恣意的な説明だと感じた。 ・ 展示内容は、都に都合のいい情報を集め、整備が進むように作られたものだと感じた。理由はすべて後付けだ。 ・ 【パネル 03 これまでの経緯と今回のオープンハウス】地域課題の再整理をしたとあるが、変更点は何か。写真を変えただけなのか。交通量の直営調査は説得力がない。 ・ 【パネル 05 地域の課題【交通】】小金井街道や新小金井街道に渋滞が発生	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。検討してきた内容を広く市民の皆様に説明し、意見交換を行うために、パネルや模型、VR動画を展示したオープンハウスを開催しました。 今回のオープンハウスでは、これまでにいただいた意見等を踏まえ、最近の交通渋滞の傾向や、令和5年3月に修正された小金井市地域防災計画などから地域課題を再整理するとともに、最近の環境調査結果も踏まえた道路構造の検討結果をお示しました。【パネル 03】 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特定されているなど、交通渋滞が発生している状況です。東京都が本路線周辺における交通状況を把握することを目的に平成30年11月に実施した交通量調査では、前原坂上

	することは稀であり、今後の交通量が増えるという予測も示されていない。 ・ 【パネル 06 地域の課題【防災】】災害時に東中学校ではなく、わざわざはけと野川を横断して広域避難場所に避難しない。一時避難場所の説明が抜けている。あたかも、避難場所が武蔵野公園だけしかないような書き方をしており恣意的だ。 ・ 【パネル 17 橋梁案のイメージ】橋梁上に照明や送電線が示されていないのは作弄的なものを感じる。 ・ 【VR動画】野川沿いの歩道を歩く歩行者目線の映像も作ってほしい。映像だけだとどの方向に進んでいるのかわかりにくい。 ・ 事業化される前に VR 動画でイメージができるのは分かりやすくてよい。 ・ はけの道が綺麗に整備し直されるように見える。 ・ 映像では沿道の建物が実際の建物より大きく見えるが高層化されるのか。 ・ 植樹帯など実際とはちがうイメージで良く見せるのはよくない。	交差点などで渋滞が確認されており、令和6年4月、11月にも同様な傾向が確認されています。【パネル 05】 本路線が、広域避難場所である武蔵野公園へのアクセス向上に資する都市計画道路であることを示しています。なお、小金井市では、一時避難場所に大火災などの危険が迫っている場合は、広域避難場所へ避難することとされています。【パネル 06】 今後、関係機関と調整を進め、道路構造等について、引き続き検討を進めていきます。【パネル 17】 VR動画は、本路線と、周辺の住宅、国分寺崖線、野川、公園等との位置関係をわかりやすくご説明するためにイメージとして作成したものです。【VR動画】
6	○住民参画 ・ 事業反対は民意ではない。 ・ 計画に賛成する方々の意見集約を考える必要がある。 ・ 反対意見が多いが、住民投票のようなやり方をする考えはあるか。 ・ 小金井市は何を進めるにも反対意見をよく取り上げる。その点は評価できるが、そのあまり様々なことが進められず発展が遅れている。若い人たちのためにも可能性を広げる整備計画は	東京都はこれまで、事業の目的や整備効果等を広く周知するため、広報紙を小金井市内全戸と府中市の一部に配布するとともに、地域の方々との意見交換会や説明会等を開催してきました。 今回のオープンハウスは、道路構造について検討してきた内容を市民の皆様明らかにし、意見交換を行うために開催したものです。 オープンハウスでは、展示パネルの前で

スムーズに進んでほしい。 ・ 整備ありきのオープンハウスはおかしい。住民の意見を尊重すべき。 ・ 3・4・1 及び 3・4・11 号線は不要との声が反映されず、地元都議からの申し入れも受け入れずオープンハウスを実施したことに強い憤りを感じる。必要性を感じられないという意見に対して誠意のある回答が見えない。一方で橋梁案の説明に固執し、必要性のコンセンサスを作ろうとしないなら、オープンハウスは意味がない。 ・ 今回出た意見はどう扱うのか。前回も意見したが、全く反映されていない。 ・ 計画道路を推進する是非について議論、検討する場を設けてほしい。 ・ また意見交換会を開いてほしい。 ・ 意見交換の会場はもっと広くすべき。 ・ これからも丁寧な説明をお願いする。 ・ 道路計画完了時に大人になる子どもたちの意見を聞き判断すべき。 ・ 公園利用者に道路計画や外観を見せながらアンケートを取ってほしい。 ・ 住民と行政で交通量の議論をする際は共通の資料を持って話し合うべき。 ・ オープンハウスの開催を 2 週間前に聞いた。もっと早く周知するべき。 ・ 府中市民は整備を待っているのので、府中市にも案内してほしい。 ・ 町内会にはお知らせしているのか。 ・ 市報は見たが、ビラが届いていない。 ・ アンケートの設問が恣意的で、整備に反対する声を拾うことができない。 ・ アンケートは web でも回答できるようにするべき。	皆様のご質問やご意見に対し、職員が個別にご説明させていただくとともに、会場内には意見交換の場を設け、定員 20 名の意見交換会を 4 回実施しました。意見交換会への参加者数は、延べ 72 名です。 オープンハウスやアンケート等により、住民の皆様のご意見、ご要望を把握するとともに、これらの意見は今後の道路構造検討や必要な保全対策の検討等の参考とさせていただきます。 オープンハウス開催のお知らせについては、オープンハウス開催の約 1 か月前に小金井市内全戸と府中市の関連する都市計画道路沿線地域を対象にポスティングしました。また、小金井市報及び府中市報へ掲載するとともに、東京都北多摩南部建設事務所のホームページに掲載しました。 オープンハウスに来場された方を対象に、東京都が説明した事業の目的や整備効果、道路構造等について、ご意見を伺うためのアンケートを取らせていただきました。
---	--

7	○会場運営 ・ 開催場所が道路予定地から遠すぎる。東町5丁目付近で開催すべき。武蔵野公園内など現場を見ながら議論できるとよい。 ・ オープンハウスは1ヶ月ぐらい展示しても良いのでは。 ・ パネル展示はふらっと見るができない構造になっており、通りかかった人が興味を持って覗いていくといったことが想定されていない。閉鎖的な展示だった。	本路線の整備について、より多くの市民の皆様から広くご意見、ご質問等を伺わせていただくため、前回のオープンハウスと同様（3日間）に、駅から近く、会場内の様子が外から見え、どなたでも立ち寄っていただけるような会場で開催させていただきました。 また、展示したパネルやV R動画等は東京都北多摩南部建設事務所のホームページに掲載しています。
8	○その他 ・ 他路線でも事業化前にオープンハウスをやっているのか。 ・ 過去の意見交換会等では、見直しを求める声が多数だったが、今回のオープンハウスにどう繋がっているのか。 ・ 知事に実態を見るよう伝えて欲しい。 ・ 自動車だけでなくいろいろなモビリティでも使える様にしてほしい。 ・ 西武多摩川線との二層構造を検討してはどうか。 ・ 老朽化した箇所を先にすべき。 ・ モノレールを一緒に通すなら賛成。 ・ 新設道路整備にあわせて、沿道の用途地域は変わるのか。 ・ 道の駅の話聞いたが、都として構想はあるのか。 ・ 道路を作るだけでなく、作った道路を活かしたまちづくりを進めてほしい。 ・ 高齢者の住居移転は認知症進行させると言われているので、60歳以上の住民がいる家庭に対して事業化される前に土地だけでなく家族を含めた移	本路線は、武蔵野公園などの広域避難場所へのアクセス向上や、生活道路への通過交通抑制による地域の安全性向上などが期待される一方で、国分寺崖線や野川等と交差することから、環境への影響の懸念など、様々な意見が寄せられてきました。 このため、知事からは、一つ一つ丁寧に対応するよう指示されており、事業の目的や整備効果等を広く周知するため、広報紙を小金井市内全戸と府中市の一部に配布するとともに、地域の方々との意見交換会やオープンハウス等を開催してきました。 なお、他路線でも事業化前にオープンハウスを開催している事例はあります。 用途地域については、道路整備に合わせて変更されることもありますが、所管は地元市役所となります。ご意見につきましては、地元市役所へも情報共有させていただきます。 土地などを公共事業にご提供いただく場合、適正で公正な補償を行う必要があります。そのため、すでに完成している東大通りも含め、考え方を統一した補償基準を

転補償をする仕組みを作って欲しい。 ・ 都の都市計画道路の整備状況。 ・ 小金井公園より北側も青梅街道まで整備してほしい。計画はないのか。 ・ 甲州街道からあんず通りに右折できないため、迂回が必要。旧甲州街道までつなげてほしい。 ・ 東小金井と多磨霊園駅を直線で結ぶバス路線を設けて欲しい。 ・ 武蔵野公園は都市計画公園、道路の都市計画と重複しており、不整合。 ・ 東八道路南側は幅員 16mだが、本区間も 18mから狭められないのか。 (小金井 3・4・1 号線) ・ 小金井 3・4・1 については進めないのか。連雀通りも歩道の拡幅整備をしているところもあるが、歩道がない区間もあり交通量が多いので危ない。 ・ 小金井 3・4・1 は次期事業化計画の優先整備路線となるのか。 ・ 小金井 3・4・11 はメリットデメリットを考えるとやむを得ないと思うが、小金井 3・4・1 は絶対に反対。計画を廃止してほしい。	設けて補償を行っています（都は「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」を設けています）。 令和 5 年 3 月 31 日時点における東京都全域の都市計画道路の完成率は、約 65%です。引き続き、必要な道路を着実に整備していきます。 バス路線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。 本路線の整備に当たっては、武蔵野公園の計画との整合を図り、引き続き関係機関と調整を行い、検討していきます。 小金井 3・4・11 号線は、昭和 37 年に幅員 18mで都市計画決定されています。 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。
--	--

今回のアンケートにご回答いただき、誠にありがとうございました。

小金井 3・4・11 号線及び府中 3・4・16 号線は、武蔵野公園などの広域避難場所へのアクセス向上や、生活道路への通過交通抑制による地域の安全性向上等に資する重要な路線です。

本路線は、国分寺崖線や野川と交差するため、これまで、環境概況調査を実施し、周辺環境に配慮した道路構造の検討を進め、このたび、周辺地域や地下水への影響等を踏まえた最適な整備案として橋梁案をお示しました。

引き続き、必要な保全対策等の検討を進めるなど、丁寧に対応しながら事業化に向けて着実に取り組んでまいります。