

市民意向調査の要旨

令和7年2月

目次

1 1次検証に係る市民意向調査

- (1) 関係課長職者向け調査
- (2) 市民及び町会長・自治会長向け調査
- (3) 説明会の概要
- (4) アンケートの概要

2 2次検証に係る市民意向調査

- (1) 市民アンケート
- (2) 野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング
- (3) 団体ヒアリング

1 1次検証に係る市民意向調査

(1) 関係課長職者向け調査

- ・説明会：11月6日（水）
- ・対象：企画政策課長、公共施設マネジメント推進担当課長、地域安全課長、地域福祉課長、自立生活支援課長、介護福祉課長、子育て支援課長、経済課長（農業委員会事務局長）、コミュニティ文化課長、環境政策課長、都市計画課長、道路管理課長、まちづくり推進課長、交通対策課長、区画整理課長、学務課長、生涯学習課長

(2) 市民及び町会長・自治会長向け調査

- ・第1回説明会：11月13日（水）午後7時～午後9時
 場 所：市民会館・萌え木ホール（商工会館3階）
 公 募 市 民：回答人数6／参加人数20（白紙及び棄権含む未回答14）
 公募町会長・自治会長：回答人数2／参加人数4（白紙及び棄権含む未回答2）
- ・第2回説明会 11月15日（金）午後7時～午後9時
 場 所：東小金井駅開設記念会館・マロンホール
 公 募 市 民：回答人数7／参加人数15（白紙及び棄権含む未回答8人）
 公募町会長・自治会長：回答人数2／参加人数2
- ・第3回説明会 11月16日（土）午前10時～午前11時30分
 場 所：市民会館・萌え木ホール（商工会館3階）
 公 募 市 民：回答人数8／参加人数17（白紙及び棄権含む未回答9人）
 公募町会長・自治会長：回答人数1／参加人数1

(3) 説明会の概要

アンケートの目的、背景、概要及び評価項目の構造について、スライドの投影及び配布資料を用いて説明・質疑応答を行い、その後、アンケート調査を実施した。また、第1回説明会において、項目の内容に関する意見が多く出たため、第2回及び第3回説明会では補足資料を追加で配布した。

■必要性の評価項目

大項目	中項目	小項目
交通機能	通行機能	①骨格幹線道路網の形成
		②都市間ネットワークの形成
		③円滑な物流の確保
		④交通処理機能の確保
	アクセス機能	⑤救急医療施設へのアクセス向上
		⑥交通結節点へのアクセス向上
		⑦避難場所へのアクセス向上
空間機能	都市空間機能	⑧都市環境の保全
		⑨良好な都市空間の創出
		⑩公共交通の導入空間
	都市防災機能	⑪緊急輸送道路の拡充
		⑫延焼遮断帯の形成
		⑬災害時の代替機能

市街地形成機能	土地利用の誘導形成機能	⑭都市の多彩な魅力の演出・発信
		⑮生活空間機能の確保
		⑯生活道路の安全性向上
	都市機能	⑰都市骨格形成
		⑱街区形成機能
		⑲まちづくりへの貢献

■追加で配布した補足資料

項目名	内容	補足説明（小金井市の視点）
①骨格幹線道路網の形成	骨格幹線道路網への位置付けがある道路	小金井市都市計画マスタープラン（以下「都市マス」という。）の広域幹線道路に位置付けている都市計画道路（都市マス概要版P8参照）を骨格幹線道路と言います。市内では、五日市街道、東八道路、新小金井街道です。
②都市間ネットワークの形成	周辺自治体へアクセスする道路	隣接市に繋がっている都市計画道路を言います。具体的には、武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小平市、国分寺市、西東京市に繋がり、ネットワークが形成されます。
③円滑な物流の確保	物流拠点へアクセスする道路	港湾や圏央道周辺等の物流拠点を想定していません。市内には物流拠点はありますが、物流拠点に繋がることで、SNSの普及による物流ニーズの多様化に対応できます。
④交通処理機能の確保	将来交通量の推計とネットワークの検証	多様な交通需要に対応するため、将来の交通量が6,000台以上となる区間の道路を整備することにより、円滑な通行ができるようになります。
⑤救急医療施設へのアクセス向上	幹線道路と救急告示医療機関等の最短経路となる路線	医療拠点病院等（小金井太陽病院や桜町病院等）や第二次・三次医療施設（市内には無いため、近隣市の各々の近い病院）への到着時間が短縮されます。
⑥交通結節点へのアクセス向上	武蔵小金井駅、東小金井駅、新小金井駅の駅周辺等へのアクセス向上	交通結節点とは、駅やバスターミナル等を言います。市内の駅では、武蔵小金井駅、東小金井駅、新小金井駅があり、駅周辺へのアクセスが向上します。
⑦避難場所へのアクセス向上	広域避難場所、一時避難場所に接続する路線	広域避難場所（小金井公園、武蔵野公園、東京学芸大学、東京農工大学、多磨霊園）や一時避難場所（市内小学校、中学校等）に繋がり、迅速かつ安全に避難できます。
⑧都市環境の保全	環境負荷の低減、周辺道路の渋滞の解消に寄与	渋滞箇所における渋滞がなくなることで、自動車がスムーズに走ることができ、二酸化炭素の排出量が減ります。市内では、前原坂上や前原交番前交差点等で渋滞が発生しています。
⑨良好な都市空間の創出	みどりの拠点に接続する路線の整備による良好な都市空間の創出	都市マスで位置付けている、みどりの拠点（小金井公園、武蔵野公園等の大規模公園や大学）（都市マス概要版P10参照）に繋がることで、連続したみどりのネットワークが形成され、良好な都市空間が生まれます。

⑩公共交通の導入空間	公共交通不便地域の解消に寄与	公共交通不便地域とは、駅やバス停から一定の距離以上離れている地域を言います。新規のバス路線の可能性や、新しいモビリティが出てきた場合に対応が可能となる空間が生まれます。
⑪緊急輸送道路の拡充	緊急輸送道路になり得る路線	緊急輸送道路とは、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路を言います。市内では、五日市街道、東八道路、新小金井街道、小金井街道、連雀通りです。
⑫延焼遮断帯の形成	延焼遮断帯に位置付けられている道路	延焼遮断帯とは、地震による市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川等と沿道の耐火建築物等により構成される带状の不燃空間を言います。市内では、都市マスで位置付けている延焼遮断帯（都市マス概要版P12参照）を言います。
⑬災害時の代替機能	土砂災害に強い都市構造の実現に寄与する代替機能路線	土砂災害警戒区域（市内では国分寺崖線の一部の区域に指定されています）において、がけ崩れ等により道路が閉鎖された場合に、その道路に代わる都市計画道路があれば、災害に強い都市構造が実現できます。
⑭都市の多彩な魅力の演出・発信	観光拠点等にアクセスする道路	小金井公園内の江戸東京たてももの園や神社仏閣、文化財等の観光スポットにアクセスしやすくなります。
⑮生活空間機能の確保	バリアフリー法に基づく福祉施設等に接続する道路	福祉施設等とは、特別支援学校、病院又は診療所、老人ホーム等や、市役所等の官公庁施設を言います。そこに接続する都市計画道路ができれば安心して、安全に行くことができます。
⑯生活道路の安全性向上	スクールゾーンや抜け道となる生活道路の近傍の道路	スクールゾーンに指定されているエリアや、時間規制がされているエリアでは、通過交通を抑制する必要があります。それらのエリアを通る都市計画道路が整備されれば、生活道路への通過車両が少なくなります。
⑰都市骨格機能	中心拠点等のエリア内に接する路線	中心拠点等（都市マス概要版P6参照）とは、駅周辺や商店街周辺を言います。拠点に接続することで、人が集まりやすくなり、にぎわい創出や滞留空間が生まれます。
⑱街区形成機能	木造住宅密集地域等を通過する路線	木造住宅密集地域とは、震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造住宅が密集している地域を言います。市内では、東町の一部地域や本町の一部地域に指定されています。
⑲まちづくりへの貢献	地域のまちづくりと一体となる道路	武蔵小金井駅北口での再開発事業や東小金井駅北口での土地区画整理事業等、まちづくりと一体となって整備する道路を言います。

■その他

- ・市民及び町会長・自治会長向け調査説明会での、参加者の主な意見の概要は、次のとおりである。また、アンケートにおいては、無回答又はアンケートの一部のみ回答した参加者がいた。

<主な意見概要>

アンケート内容について
<ul style="list-style-type: none">・アンケートの趣旨と相違があった。アンケートの趣旨が見えてこない。なぜ優先整備路線を含むのか。・項目の内容が分かりづらい。項目ごとの違いが分からない。・道路の必要性だけでは答えられない。いらぬという場合にはどう答えるべきか。いらぬと書く欄がない。答えるのが難しい。このアンケートは道路が必要だという側のアンケートである。・路線ごとの意見が反映できない。路線ごとにどう評価するのか。点数化をどう行うのか。・2項比較は間違っている。・市独自の調査になってない。国分寺崖線（はげ）と野川への影響や暮らしと文化等がない。・市民に意見を聞くのはなぜか。皆がそう思っているとなってしまうのではないか。・次の世代やふるさとの概念が入っていない。・市民に意見を聞いたと言わないでほしい。・どちらも重要でないという場合にはどうすれば良いか。・アンケートに協力したいが、やり方が真逆である。・アンケートに答えられなかった。無回答、拒否の数を残してほしい。議事も残してほしい。何も答えていない人の意見はどうするのか。・採点の方法がこれで良いのか。平均して良いのか。作業に不安がある。・結果はどのように周知されるのか。いつまでに報告するのか。・このアンケートは市議会で議論されたのか。・アンケートは一般論ではなく、個別・具体的にやるべきだ。・郵便で届いたアンケートも内容が分からなかった。
環境保護について
<ul style="list-style-type: none">・武蔵野公園、野川公園等の環境を壊したくない。・道路整備によりホテルがいなくなる懸念がある。・貴重な自然を壊さないでほしい。・2路線は、自然、環境、コミュニティの課題がある。・地球温暖化の影響、生物多様性、環境基本法についてどう考えているのか。
検証について
<ul style="list-style-type: none">・2路線の検証とどのようなかわりがあるのか。第5次事業化計画の参考とするのか。・これまでの課題や成果を具体的に示してほしい。・市長は優先整備路線をいらぬと言っている。検証するというのはどういうことか。・独自検証を市でやる必要がない。東京都に資料をもらってやるべきだ。・2路線の問題と未着手路線が混在していることに違和感がある。・2路線の検証は何をやっているのか。・市関係職員の割合はどうなっているのか。その中に市民はいるのか。

(4) アンケートの概要

ア アンケート調査

アンケート調査は、評価指標を階層化（大項目・中項目・小項目）し、階層ごとに指標を相対的に比べる一対比較（階層分析法）により、各指標の重みを求めるために行った。

大項目・中項目の重要度は、市関係職員にて行い、小項目の重要度は、市関係職員、市民、町会長・自治会長にて行い、アンケートをもとに、各項目の重要度に応じて未整備の都市計画道路を点数化することにより、相対的な評価を行うこととした。アンケート調査票のイメージは、次のとおりである。

アンケート調査票のイメージ

- ・次に示した3つの項目について、どちらがどの程度重要だと考えますか。
- ・下表のそれぞれの項目の組み合わせについて、あなたのお考えに近い項目に「○」を付けてください。

	か左 な が り 重 要	左 が 重 要	や 左 や が 重 要	同 左 と 程 度 が 重 要	や 右 や が 重 要	右 が 重 要	か右 な が り 重 要	
① 交通機能								② 空間機能
① 交通機能								③ 市街地形成機能
② 空間機能								③ 市街地形成機能

イ アンケートの集計結果

(ア) 集計方法

回答者から得られた調査結果を、次の尺度と定義により集計し定量化する。

<重要性の尺度と定義>

■大項目の比較

	かなり重要	左が重要	やや重要	同左と程度が重要	やや右が重要	右が重要	かなり重要	
① 交通機能	7	5	3	1	1/3	1/5	1/7	② 空間機能
		○						
① 交通機能	7	5	3	1	1/3	1/5	1/7	③ 市街地形成機能
		○						
② 空間機能	7	5	3	1	1/3	1/5	1/7	③ 市街地形成機能
				○				

大項目	交通機能	空間機能	市街地形成機能
交通機能	1	5	5
空間機能	1/5	1	1
市街地形成機能	1/5	1	1

交通からみて空間よりも重要なので5とする

空間からみて市街地形成は同程度なので1とする

空間から見て交通のほうが重要なので、1/5となる（逆数）

<集計結果の例>

各項目の尺度を、関係課長職者、市民及び町会・自治会長ごとに幾何平均する。各レベルの要素間の重みづけを行い、その結果を用いて全体の重みづけを行う。次の表は、大項目における集計結果の例である。

大項目	交通機能	空間機能	市街地形成機能	幾何平均	重要度
交通機能	1	1 3/5	1 2/3	1.386941953	45%
空間機能	5/8	1	1 1/9	0.885765806	29%
市街地形成機能	3/5	8/9	1	0.813996999	26%

$$\sqrt[3]{(1 \times 8/5 \times 5/3)} = 1.386941953$$

$$1.38 / (1.38 + 0.88 + 0.81) \times 100 \doteq 45\%$$

(イ) 関係課長職者の集計結果

大項目	交通機能	空間機能	市街地形成機能		幾何平均	重要度
交通機能	1	1 3/5	1 2/3		1.386941953	45%
空間機能	5/8	1	1 1/9		0.885765806	29%
市街地形成機能	3/5	8/9	1		0.813996999	26%

中項目①	通行機能	アクセス機能			幾何平均	重要度
通行機能	1	1 1/3			1.152587284	57%
アクセス機能	3/4	1			0.86761325	43%

中項目②	都市空間機能	都市防災機能			幾何平均	重要度
都市空間機能	1	2/3			0.825629464	41%
都市防災機能	1 1/2	1			1.211197085	59%

中項目③	土地利用の誘導形成機能	都市機能			幾何平均	重要度
土地利用の誘導形成機能	1	1 1/4			1.115940003	55%
都市機能	4/5	1			0.896105523	45%

小項目①-1	骨格幹線道路網の形成	都市間ネットワークの形成	円滑な物流の確保	交通処理機能の確保	幾何平均	重要度
骨格幹線道路網の形成	1	1	1 1/4	1	1.082906397	27%
都市間ネットワークの形成	1	1	1 1/5	1 2/7	1.108842568	28%
円滑な物流の確保	4/5	5/6	1	1	0.909670513	23%
交通処理機能の確保	1	7/9	1	1	0.915493095	23%

小項目①-2	救急医療施設へのアクセス向上	交通結節点へのアクセス向上	避難場所へのアクセス向上		幾何平均	重要度
救急医療施設へのアクセス向上	1	1 1/2	1 1/3		1.2738503	42%
交通結節点へのアクセス向上	2/3	1	3/4		0.787394436	26%
避難場所へのアクセス向上	3/4	1 1/3	1		0.99698647	33%

小項目②-1	都市環境の保全	良好な都市空間の創出	公共交通の導入空間		幾何平均	重要度
都市環境の保全	1	1 1/2	8/9		1.100959264	36%
良好な都市空間の創出	2/3	1	1		0.844244395	28%
公共交通の導入空間	1 1/8	1	1		1.075871898	36%

小項目②-2	緊急輸送道路の拡充	延焼遮断帯の形成	災害時の代替機能		幾何平均	重要度
緊急輸送道路の拡充	1	1 1/3	1 1/9		1.143778161	38%
延焼遮断帯の形成	3/4	1	1		0.91416419	30%
災害時の代替機能	1	1	1		0.956387728	32%

小項目③-1	都市の多彩な魅力の演出・発信	生活空間機能の確保	生活道路の安全性向上		幾何平均	重要度
都市の多彩な魅力の演出・発信	1	1/2	1/3		0.546554289	17%
生活空間機能の確保	2	1	2/3		1.100959264	33%
生活道路の安全性向上	3	1 1/2	1		1.661863857	50%

小項目③-2	都市骨格機能	街区形成機能	まちづくりへの貢献		幾何平均	重要度
都市骨格機能	1	5/7	1 1/2		1.03050458	33%
街区形成機能	1 3/8	1	1 5/6		1.363543727	44%
まちづくりへの貢献	2/3	1/2	1		0.711673843	23%

(ウ) 市民の集計結果

小項目①-1	骨格幹線道路網の形成	都市間ネットワークの形成	円滑な物流の確保	交通処理機能の確保	幾何平均	重要度
骨格幹線道路網の形成	1	5/6	1 1/9	4/5	0.929722457	23%
都市間ネットワークの形成	1 1/5	1	1	1 1/7	1.102241661	27%
円滑な物流の確保	8/9	1	1	4/5	0.908115263	23%
交通処理機能の確保	1 2/9	7/8	1 1/4	1	1.074555576	27%

小項目①-2	救急医療施設へのアクセス向上	交通結節点へのアクセス向上	避難場所へのアクセス向上	幾何平均	重要度
救急医療施設へのアクセス向上	1	1 4/7	1 4/7	1.358214819	44%
交通結節点へのアクセス向上	5/8	1	6/7	0.814321137	26%
避難場所へのアクセス向上	5/8	1 1/6	1	0.90414103	29%

小項目②-1	都市環境の保全	良好な都市空間の創出	公共交通の導入空間	幾何平均	重要度
都市環境の保全	1	1 1/2	1 1/3	1.270048959	42%
良好な都市空間の創出	2/3	1	1 3/7	0.974776921	32%
公共交通の導入空間	3/4	5/7	1	0.807745039	26%

小項目②-2	緊急輸送道路の拡充	延焼遮断帯の形成	災害時の代替機能	幾何平均	重要度
緊急輸送道路の拡充	1	1 3/4	1 1/3	1.3221398	43%
延焼遮断帯の形成	4/7	1	8/9	0.799058699	26%
災害時の代替機能	3/4	1 1/8	1	0.946550823	31%

小項目③-1	都市の多彩な魅力の演出・発信	生活空間機能の確保	生活道路の安全性向上	幾何平均	重要度
都市の多彩な魅力の演出・発信	1	3/5	3/4	0.761313212	25%
生活空間機能の確保	1 5/7	1	5/6	1.125479336	37%
生活道路の安全性向上	1 1/3	1 1/5	1	1.167075918	38%

小項目③-2	都市骨格機能	街区形成機能	まちづくりへの貢献	幾何平均	重要度
都市骨格機能	1	1	6/7	0.920220077	31%
街区形成機能	1 1/9	1	1	1.054864871	35%
まちづくりへの貢献	1 1/6	1	1	1.030176091	34%

(エ) 町会長・自治会長の集計結果

小項目①-1	骨格幹線道路網の形成	都市間ネットワークの形成	円滑な物流の確保	交通処理機能の確保	幾何平均	重要度
骨格幹線道路網の形成	1	2 6/7	1 1/4	1	1.373027238	33%
都市間ネットワークの形成	1/3	1	4/7	1	0.670713045	16%
円滑な物流の確保	4/5	1 5/9	1	1 5/7	1.209652495	29%
交通処理機能の確保	1	1	4/7	1	0.873364303	21%

小項目①-2	救急医療施設へのアクセス向上	交通結節点へのアクセス向上	避難場所へのアクセス向上	幾何平均	重要度
救急医療施設へのアクセス向上	1	5/7	3/5	0.762556827	25%
交通結節点へのアクセス向上	1 3/8	1	3/5	0.94507922	31%
避難場所へのアクセス向上	1 5/8	1 5/8	1	1.387584922	45%

小項目②-1	都市環境の保全	良好な都市空間の創出	公共交通の導入空間	幾何平均	重要度
都市環境の保全	1	2 2/7	1	1.348024873	43%
良好な都市空間の創出	3/7	1	4/5	0.705075915	23%
公共交通の導入空間	1	1 1/4	1	1.052122273	34%

小項目②-2	緊急輸送道路の拡充	延焼遮断帯の形成	災害時の代替機能	幾何平均	重要度
緊急輸送道路の拡充	1	5/8	3/4	0.780491736	26%
延焼遮断帯の形成	1 4/7	1	4/5	1.082115592	36%
災害時の代替機能	1 1/3	1 1/4	1	1.184017268	39%

小項目③-1	都市の多彩な魅力の演出・発信	生活空間機能の確保	生活道路の安全性向上	幾何平均	重要度
都市の多彩な魅力の演出・発信	1	1/2	1/2	0.629755992	20%
生活空間機能の確保	1 5/6	1	5/6	1.157753673	37%
生活道路の安全性向上	2 1/6	1 1/5	1	1.371549621	43%

小項目③-2	都市骨格機能	街区形成機能	まちづくりへの貢献	幾何平均	重要度
都市骨格機能	1	1/2	1	0.830096046	27%
街区形成機能	1 5/6	1	1 1/2	1.394722549	45%
まちづくりへの貢献	1	2/3	1	0.863741592	28%

(オ) 全体の集計結果

大項目	交通機能	空間機能	市街地形成機能		幾何平均	重要度
交通機能	1	1 3/5	1 2/3		1.386941953	45%
空間機能	5/8	1	1 1/9		0.885765806	29%
市街地形成機能	3/5	8/9	1		0.813996999	26%

中項目①	通行機能	アクセス機能			幾何平均	重要度
通行機能	1	1 1/3			1.152587284	57%
アクセス機能	3/4	1			0.86761325	43%

中項目②	都市空間機能	都市防災機能			幾何平均	重要度
都市空間機能	1	2/3			0.825629464	41%
都市防災機能	1 1/2	1			1.211197085	59%

中項目③	土地利用の誘導形成機能	都市機能			幾何平均	重要度
土地利用の誘導形成機能	1	1 1/4			1.115940003	55%
都市機能	4/5	1			0.896105523	45%

小項目①-1	骨格幹線道路網の形成	都市間ネットワークの形成	円滑な物流の確保	交通処理機能の確保	幾何平均	重要度
骨格幹線道路網の形成	1	1 1/4	1 1/5	1	1.106123396	28%
都市間ネットワークの形成	4/5	1	1	1 1/6	0.97642376	24%
円滑な物流の確保	5/6	1	1	1 1/9	0.976433023	24%
交通処理機能の確保	1	6/7	1	1	0.941745636	24%

小項目①-2	救急医療施設へのアクセス向上	交通結節点へのアクセス向上	避難場所へのアクセス向上		幾何平均	重要度
救急医療施設へのアクセス向上	1	1 2/7	1 1/7		1.138595247	38%
交通結節点へのアクセス向上	7/9	1	3/4		0.831116973	27%
避難場所へのアクセス向上	7/8	1 1/3	1		1.056740816	35%

小項目②-1	都市環境の保全	良好な都市空間の創出	公共交通の導入空間		幾何平均	重要度
都市環境の保全	1	1 2/3	1		1.200232044	40%
良好な都市空間の創出	3/5	1	1		0.836602913	28%
公共交通の導入空間	1	1	1		0.995899262	33%

小項目②-2	緊急輸送道路の拡充	延焼遮断帯の形成	災害時の代替機能		幾何平均	重要度
緊急輸送道路の拡充	1	1 1/5	1		1.077909556	36%
延焼遮断帯の形成	5/6	1	1		0.921987827	31%
災害時の代替機能	1	1	1		1.006218947	33%

小項目③-1	都市の多彩な魅力の演出・発信	生活空間機能の確保	生活道路の安全性向上		幾何平均	重要度
都市の多彩な魅力の演出・発信	1	1/2	4/9		0.615177683	19%
生活空間機能の確保	1 8/9	1	3/4		1.121047588	35%
生活道路の安全性向上	2 1/4	1 1/3	1		1.450024631	46%

小項目③-2	都市骨格機能	街区形成機能	まちづくりへの貢献		幾何平均	重要度
都市骨格機能	1	5/7	1 1/5		0.949030075	31%
街区形成機能	1 2/5	1	1 1/2		1.286043616	42%
まちづくりへの貢献	5/6	2/3	1		0.819340319	27%

ウ まとめ

集計結果をもとに、項目ごとに係数を入れ、重みづけをした結果は、次のとおりである。

大項目		中項目		小項目		重み	重み 四捨五入
機能	係数	機能	係数	機能	係数		
交通機能	0.45	通行機能	0.57	①骨格幹線道路網の形成	0.28	7.09	7
				②都市間ネットワークの形成	0.24	6.26	6
				③円滑な物流の確保	0.24	6.26	6
				④交通処理機能の確保	0.24	6.03	6
		アクセス機能	0.43	⑤救急医療施設へのアクセス向上	0.38	7.26	7
				⑥交通結節点へのアクセス向上	0.27	5.30	5
				⑦避難場所へのアクセス向上	0.35	6.74	7
空間機能	0.29	都市空間機能	0.41	⑧都市環境の保全	0.40	4.60	5
				⑨良好な都市空間の創出	0.28	3.21	3
				⑩公共交通の導入空間	0.33	3.82	4
		都市防災機能	0.59	⑪緊急輸送道路の拡充	0.36	6.12	6
				⑫延焼遮断帯の形成	0.31	5.23	5
				⑬災害時の代替機能	0.33	5.71	6
市街地形成機能	0.26	土地利用の誘導形成機能	0.55	⑭都市の多彩な魅力の演出・発信	0.19	2.82	3
				⑮生活空間機能の確保	0.35	5.15	5
				⑯生活道路の安全性向上	0.46	6.66	7
		都市機能	0.45	⑰都市骨格形成	0.31	3.65	4
				⑱街区形成機能	0.42	4.95	5
				⑲まちづくりへの貢献	0.27	3.15	3
						100.00	100.0

エ その他

アンケート調査票には自由意見欄は設けていないが、欄外に記載された意見があった。主な意見概要は、次のとおりである。

<主な意見概要>

アンケート内容について
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2項比較では全体的な比較やウエイト付けができない。 ・ 環境面の項目がないため、アンケートに答える意味が見出せない。 ・ 一般論のアンケートには答える意味が見出せない。 ・ 一般論のアンケートでは市民の具体的な意見が反映されにくい。 ・ アンケートの設計が不適切で、回答が難しい。左右の選択肢のみで解決できる問題でない。 ・ アンケートの構造がおかしく、自分の立ち位置を反映した回答ができない。 ・ アンケートには「地球温暖化」を意識した項目が必要だ。 ・ アンケートの目的が道路建設に誘導しようとしていると感じられて不安だ。 ・ 重要すぎて判断しきれない。
その他
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2路線の道路計画への反対意見を反映するための回答が難しい。 ・ 賛成と反対の意見を分けて適切に収集し反映する仕組みが必要だ。 ・ 市民との対立を避け、協力して問題解決に取り組む必要がある。 ・ 都市間ネットワークや物流等の理由で大規模道路が必要とは考えていない。 ・ 将来の環境、人口、テクノロジーの進化を考慮しスロースモールな公共交通の整備が重要だ。 ・ 交通量を増やす道路は不要で、将来の交通量減少やモビリティの変化を踏まえ判断すべきだ。 ・ 小規格の自転車専用道等が目指す姿であるとする。 ・ 災害時の緊急輸送も将来道路だけの輸送とは考えられない。土砂災害の危険は低い。 ・ まちのにぎわいにとって大規模な道路はむしろ害が多いとする。 ・ 自然環境を守ることを強く希望する。 ・ 市民の意見をしっかり聞き、意見交換ができる場を設けるべきだ。 ・ 物流について、将来ドローンや自動運転配送等はるかに進化し、大規格道路は不要だ。 ・ 連雀通りから小金井街道へ右折する車が、増加し右折レーンが不足して直進車も直進できず、ひどい渋滞が発生している。右折信号の時間を延長するだけでもかなり渋滞緩和できるので、早急に検討してほしい。

2 2次検証に係る市民意向調査

(1) 市民アンケート

ア アンケート概要

(ア) 目的

- ・検証項目の作成に向けて、市民の意見を参考にするため、市民アンケートを実施

(イ) 調査方法

- ・アンケート資料（趣旨説明資料、参考資料、アンケート票）を無作為抽出された対象建物に直接配布
- ・インターネット又は同封の封筒に入れ、最寄りの集会施設等の回収箱（9か所）に投函又は郵送
- ・項目ごとに、道路の検証項目が適切かどうかを記入
- ・項目は、道路整備の効果（必要性）と影響（合理性）から回答

(ウ) 調査範囲

- ・小金井都市計画道路3・4・1号線及び3・4・11号線の都市計画道路線からおおむね20m以内に位置する建物にお住まいの方
- ・小金井都市計画道路3・4・1号線及び3・4・11号線の主要な抜け道として考えられる道路に面した建物にお住まいの方

(エ) 2路線沿線関係住民への配布結果

- ・小金井都市計画道路3・4・11号線（回答数55／配布数100 回答率55%） 令和6年10月24日（木）～同年11月11日（月）
- ・小金井都市計画道路3・4・1号線（回答数82／配布数200 回答率41%） 令和6年10月24日（木）～同年11月11日（月）
- ・沿線の周辺住民（抜け道）（回答数37／配布数100 回答率37%） 令和6年10月25日（金）～同年11月11日（月）

(オ) 近隣の学校関係者への配布結果

- ・通学路安全点検に関わった保護者（小金井第一小学校、東小学校、南小学校、前原小学校）

アンケート調査票のイメージ

次ページからは道路の検証項目に関するアンケートとなります。全部で7問です。道路整備の効果と影響について、ご意見をお聞きます。アンケート、設問の構成を確認のうえ、お進みください。

整備の効果に関する検証

整備の影響に関する検証

また、参考資料に、道路や検証に関する説明もございますので合わせてご確認ください。ご不明な点がございましたら、ご案内に記載のお問合せ先にご連絡ください。ご協力よろしくお願いいたします。

【検証項目に関する調査】

質問1 交通機能に関する検証項目について

交通機能について、市では道路整備による下記の効果について検討し、調査を進めていきたいと考えております。各検証項目が適切かどうかご意見を教えてください。また、理由も合わせてお聞かせください。

意見あり

↓下記の該当項目に記入ください。

意見なし

↓次ページにお進みください。

検証項目

想定される検証内容を記載

検証項目1

道路ネットワーク機能の強化

具体例：府中市（東八道路や甲州街道など）、小平市（五日市街道）などへのアクセスのよさ

適切である

適切でない

その他

意見・理由

記入例：〇〇が△△のため、□□についても検討したほうがいい

を記入

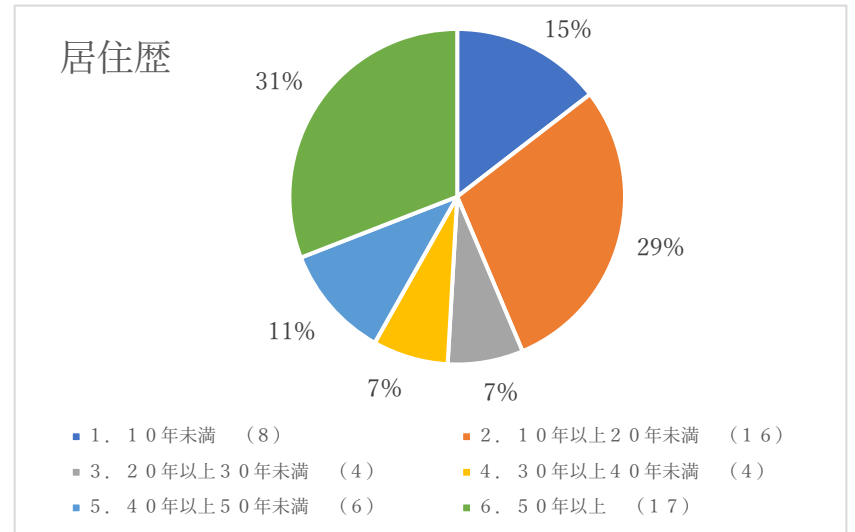
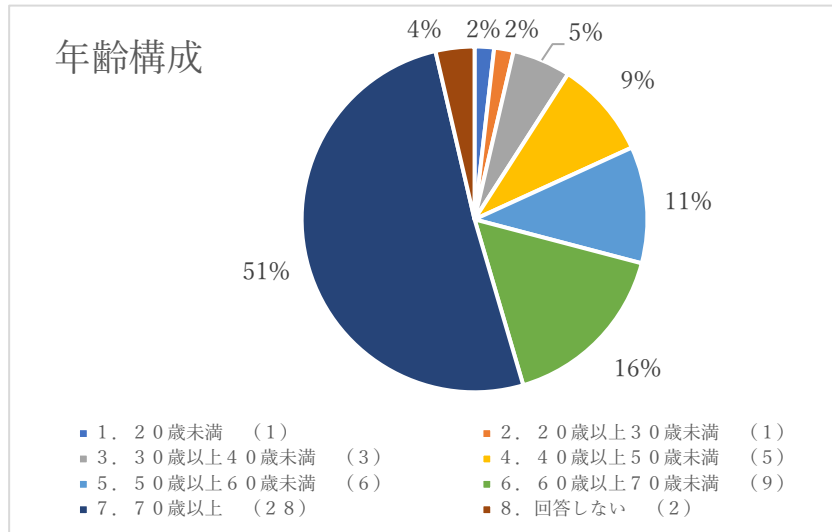
意見や理由などを記入ください

イ アンケート結果

(ア) 2路線沿線関係住民（小金井都市計画道路3・4・11号線）

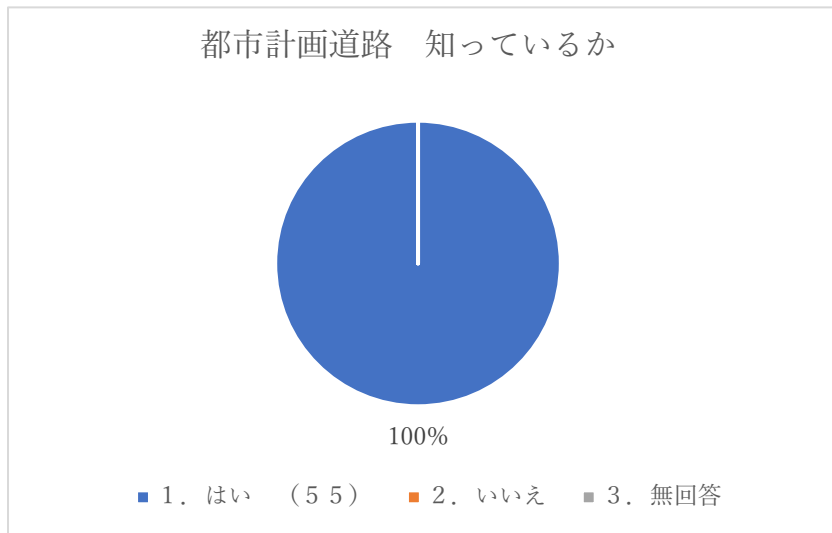
■基礎情報：2路線沿線関係住民（小金井都市計画道路3・4・11号線）

(回答数55／配布数100 回答率55%)

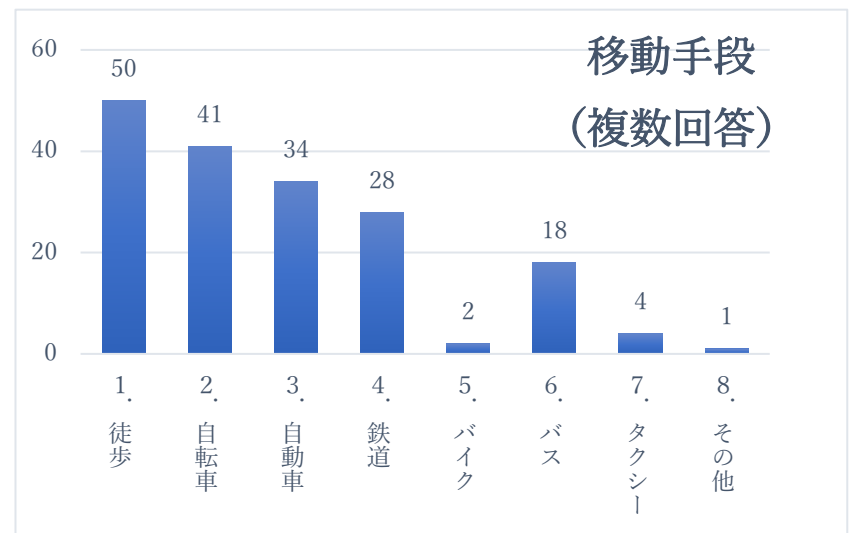


・70歳以上の回答が多かった。50歳未満の回答は20%以下であった。

・20年未満、50年以上の回答が多かった。



・回答者全員が対象の都市計画道路を知っていた。



・主な移動手段は、徒歩が多かった。
・次いで、自転車、自動車の利用が多かった。

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他
		件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨	件数
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	20	<ul style="list-style-type: none"> ・二枚橋から連雀通りまでのアクセスが悪く、改善が必要 ・小金井市の発展には南北道路の整備が急務 ・東八道路や甲州街道へのアクセス改善が重要 ・現在の道路は狭く、歩行者が危険 ・防災上も道路整備は絶対に必要 	26	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車離れや人口減少で交通量増加はしにくい。 ・既設道路の整備が実用的、閑静な住宅街を侵食 ・既存で十分、新たなネットワーク機能強化は不要 ・府中・小平へのアクセスに不満はなく現状で十分 ・少子高齢化で道路整備に税金を使うべきでない。 ・既存道路の改良、現道の一方通行化等で対処 	1
	周辺道路の交通渋滞の解消	20	<ul style="list-style-type: none"> ・連雀通りから東八に抜ける車のすれ違いに課題 ・東八道路からの自動車増加で渋滞解消は懐疑的 ・多摩地区南北の道路環境改善、利便性 ・小金井街道と天文台通りの交通量に対する不十分さが、連雀通りの渋滞の原因のため影響がある。 ・現在、渋滞は朝夕の限定的時間のみと認識 	24	<ul style="list-style-type: none"> ・五日市街道の混雑が懸念される。 ・高齢化と人口減少で交通量増加は予想されない。 ・50年間ほとんど渋滞経験がない。 ・渋滞解消の根拠が不明 ・交通量の減少で新しい道路は不要 	3
	生活道路への通過車両の進入	19	<ul style="list-style-type: none"> ・事故の懸念があるため、通過車両の減少が必要 ・道路整備により、通過車両が減少 ・新武蔵境通り開通後、通り抜け車両が減少した。 ・交通整理員が機能しておらず取り締まりが必要 ・道路整備は生活道路の交通量を減少させ、安全性を向上させる。 	25	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい道路は、生活道路への通過車両の流入が予想され危険が増える懸念 ・既に連雀から東八へ抜ける複数の広い道路があり、生活道路への車両進入は増えない。 ・道路新設の必要性は感じないが、現状対策が重要 ・新規道路が出来ても裏道利用は変わらない。 ・通行止めや一方通行等の現状対策を検討すべき 	3
	交通結節点へのアクセス性の向上	19	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点へのアクセスが向上は望ましい。 ・バス路線の誘致で東八道路以南の住民の中央線利用が可能になる等利便性が向上する。 ・東小金井駅周辺の商業価値が向上し、市財政に好影響を与える。 ・府中インターの整備でアクセス時間が短縮 ・東小金井周辺から中央道等へアクセスが改善 	24	<ul style="list-style-type: none"> ・新小金井街道と新武蔵境通りと異なり、南北とも丁字路のため利便性に欠ける。 ・公共交通等の利用促進を優先すべき ・道路新設の必要性がなく、税金の無駄遣い。 ・アクセス向上の効果は費用対効果が低い。 ・物流効果は一部のみで住民生活に関係が薄い。 	4
	公共交通不便地域の解消	20	<ul style="list-style-type: none"> ・府中市、調布市への交通便改善 ・バス新設は高齢者の公共交通不便解消に資する。 ・東小金井周辺から調布・府中のバス路線を期待 ・東小金井駅からのバスが少ないため整備を望む。 ・新たな道路整備で交通弱者への便益が増大 	23	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民は連雀通りのバスに不便を感じてない。 ・バス利用者減少で既存バス路線も減便となった。 ・新しい道路やバス路線の具体的な計画がない。 ・バスを充実させたほうが良い。不便。 ・公共交通不便地域ではない。 	4

交通機能	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	2 1	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路の通過車両は望ましくない。 整備時には歩行者と自転車の安全な移動が必要 狭い道路に対応するための通過車両進入防止 自転車道の明確な設定と設計が必要 高齢者の自転車対策、安全な歩道が必要。 	2 2	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の南北移動には利便性の向上はない。 新たな道路建設より既存道路の整備が優先すべき 大きな道路は車両が増え、危険が増える。 連雀の武蔵境～武蔵小金井間が狭い為整備が必要 交通教育の必要性和現行道路の整備が必要 	4
防災機能	消防活動困難地域の解消	1 9	<ul style="list-style-type: none"> 緊急時に消防車が迅速に到達できる空間が必要 小金井消防署緑町出張所へのアクセスが改善 東町五丁目には大型緊急車両は不要 既存道路が狭く、車の進入が難しい。 道路整備が行われれば効果が期待できる。 	2 4	<ul style="list-style-type: none"> この地域の消防活動は現状でも困難ではない。 住宅街の道路状況によるため改善地点の調査必要 道路整備より地域の協力が重要 都市計画道路から一步入れば既存道路があるため、困難地域の解消はできない。 小型消防車の配備や自主防火訓練の方が有効 	2
	電線類地中化による安全性の向上	2 0	<ul style="list-style-type: none"> 電線地中化は景観の改善に貢献 地震や台風等の災害時の安全性が向上 地中化で歩行者や自転車の通行が安全になる。 緊急車両の進入がスムーズになる。 費用対効果を考えると必要はない。 	2 3	<ul style="list-style-type: none"> 地中化は防災には重要だがコストが高い。 道路新設と電線地中化の関連性はない。 都市計画道路以外の安全性も検討が必要 現在の道幅を広げるための地中化は有益 地中化が進めば、災害時の被害が減少 	2
	延焼の防止	1 6	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路だけでは延焼対策は不十分。それよりも空き地を市が管理し、公園等にすべき 現在の道路では消防車両到着が遅くなる。 対応も早くなり、効果は大きい。 延焼の防止は当然である。 	2 5	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅18mでは延焼防止効果はない。 計画道路で全域をカバーすることは困難 道路新設より個別家屋の耐火性向上が重要 南北道路は風を呼び込み、延焼のリスクがある。 住宅地では新道の延焼防止効果は期待できない。 	4
	震災時の避難路の不足	1 8	<ul style="list-style-type: none"> 地域は細い道が多く、広い避難路が必要 道路は避難や復興活動にも有効で、能登半島災害で明確になった。 幹線道路がないため適切 中高層のビルがなく飛散等のリスクが少ない。 	2 3	<ul style="list-style-type: none"> 現在の道路でも避難所までの距離が近く、不要 効果は見えにくい。計画道路以外の方法を検討 避難路は十分確保されており、新道路は不要 広い道路の必要性はなく、生活道路の整備が重要 避難は徒歩で行うべきで、自動車利用は不要 	4
	避難場所等へのネットワーク確保	1 6	<ul style="list-style-type: none"> 迅速に避難場所等へ救援物資の輸送が必要 公園へのアクセス改善が期待 東小金井南側の幹線道路は東八道路だけである。 効果は大きい。 	2 2	<ul style="list-style-type: none"> 現在の道路でも避難所までの距離が近く、不要 効果は見えにくい。計画道路以外の方法を検討 ネットワーク不足はない。 道路整備で地域住民のネットワークが失われる。 避難所までの生活道路の整備が重要 	6
	救急医療活動の支援	1 8	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路が狭いため、救急医療活動は問題ないが、機能不全になる可能性 病院がない小金井市において、他市へ行くための東八道路へのアクセス改善が必要 	2 3	<ul style="list-style-type: none"> 該当エリアの基幹病院は東西の移動が重要で、南北は現行の道路で充分 新しい道路は緊急車両進入の理由にはならない。 既存道路で充分機能しており生活道路が重要。 	4

防災機能	救急医療活動の支援	1 8	<ul style="list-style-type: none"> 救急車両の移動が容易になり効果的 迅速な医療活動が得られることは必要 	2 3	<ul style="list-style-type: none"> 道を作ることの費用対効果が低い。 ドクターカーやドクターヘリの要請 	4
	土砂災害警戒区域	1 4	<ul style="list-style-type: none"> 特に該当するとは考えられない。 	2 5	<ul style="list-style-type: none"> 地域の地盤は固く、土砂災害時は個別対応で充分 土砂災害対策は道路関係なく対応すべき 都市計画道路は土砂災害警戒地域でないため不要 道路整備は土砂災害対策には効果がない。 はけの道の切り通しや崖地の整備が先決 	6
空間機能	景観形成	1 2	<ul style="list-style-type: none"> まちの景観は既存住民や新住民にとって重要 景観破壊を感じないような街路樹設計等をする必要がある。 五日市街道～連雀通りを見て特段の問題はない。多摩川線と並走し、問題にするほどではない。 美しい街並みは小金井市全体の評価を高める。 景勝地になるような野川の自然と道路の検討 	2 4	<ul style="list-style-type: none"> 道路新設は景観を悪化させる。 豊かな自然環境や閑静な住宅地の保全が重要 大自然と生態系を保護し環境悪化を避けるべき 景観だけでなく、騒音等も考慮すべき 税金を使う道路の建設は不要 	4
	都市緑化	1 1	<ul style="list-style-type: none"> 野川沿いの自然風景は東京の貴重な資産であるため、保存すべき 街路樹整備は景観向上に効果的で都市緑化を促進 伐採された街路樹の悲壮感を避け、木の成長を見越して未来を見据えた長期的な計画が必要 屋敷の樹木が減少し、戸建に分割されているため街路樹の効果に期待 	2 6	<ul style="list-style-type: none"> 野川公園と武蔵野公園の自然環境を保持し、都市公園化を食い止めるべき 道路新設は既存緑地を破壊し逆効果 街路樹整備による枯葉等により、ゲリラ豪雨時の冠水等二次災害を考慮 現状の自然環境を守ることが重要 人工的な街路樹より既存の自然環境の保全が優先 	3
	環境負荷の低減	1 0	<ul style="list-style-type: none"> 道路建設は自然破壊を引き起こすため、影響が少ない計画にするかが大切。 歩道に緑化を施して、住環境や景観を守るべき 騒音は避けたいが、得られるプラス要因と対比し許容される範囲と理解 渋滞に疑問が残るが解消できるなら効果がある。 車のスピードは上がり、事故の不安は増える。 	2 5	<ul style="list-style-type: none"> 工期が長く、膨大な費用に対して効果が少ない。 開通により自動車流入で渋滞や住環境悪化が懸念 道路新設は騒音や排ガスによる環境負荷増加のリスクが高い。 交通量増加で事故や大気汚染等の悪影響が懸念 緑地環境への負荷が著しく、小金井市の自然が損なわれる。 	5
	文化的資源の保全、活用、地域活性	1 0	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境は未来に残すべき重要な資産であり、必ず保護すべき 武蔵野公園や野川公園へのアクセス向上が必要 道路整備により小金井市の魅力が増すか検証する価値がある。 	2 6	<ul style="list-style-type: none"> 現状の大自然を活用すべき 道路新設の直接の効果は見えにくい。 文化的資源の保全と地域活性は、既に満たさされているため新設道路は不要 新規道路はみどり豊かな自然を損なう。 豊かな自然環境と閑静な住宅地を保全すべき 	4

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他	
		件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨	件数	
環境	国分寺崖線 (はげ)	緑化	2 3	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地面積が減少する、緑化は必ず残すべき ・工事や車の横断による緑地破壊を検証すべき ・緑地減少による生活への影響を調査すべき ・現状の緑地を最小限の変化に抑えた整備 ・緑化エリアの維持策、メンテナンスを考慮すべき 	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ・道路新設により自然の緑化面積が減少 ・自然環境に対する影響を検証すべきであり、緑化された面積で評価すべきでない。 ・税金を使った道路整備は不要、現状で十分 ・緑地面積を減らせないように検証すべき 	5
		湧水	2 4	<ul style="list-style-type: none"> ・生物や子供の環境のため湧水を保存すべき ・道路建設により周辺の水循環や生態系のバランスが崩れるおそれがある。 ・道路舗装が湧水に与える影響を検証すべき 	1 0	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設により湧水は減る可能性がある。 ・雨水浸透への影響を評価すべき ・湧き水、内水氾濫等の影響も評価が必要 ・水源への懸念 	5
		景観	2 5	<ul style="list-style-type: none"> ・野川の風景を未来永劫残してほしい。武蔵野の面影を残す景観に対する影響 ・自然に囲まれた景観が損なわれる懸念がある。 ・道路下部の自然に影響が出ないよう配慮が必要 ・緑の分断や動植物等野鳥等への影響が出る。 ・両サイドに武蔵野公園が見えることによる魅力 	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ・道路による景観悪化を懸念 ・現状で十分 ・都内で数少ない自然景観であるため影響が心配 ・検証方法と評価方法が恣意的であれば不適切 ・景観は良くなるだろうが武蔵野の面影が保てない。 	3
		地形	2 3	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設による地形の改変と影響を検証すべき ・大規模工事による自然と動植物への影響の調査 ・地形を変更しないエコでサステナブルな設計の配慮 ・土砂崩れ等の心配増、改変して欲しくない。 	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ・崖線の道路建設は予想外の土地への影響が懸念 ・コンクリート等の整備による地形や景観の心配 ・崖を削るのではなく盛土して整備する方が安全 ・評価方法がはっきりしない。 ・大規模な工事による影響 	4
	野川	生物	2 6	<ul style="list-style-type: none"> ・都市化による生態系への悪影響の検証が必要 ・騒音と交通量増加による生物の生息環境への懸念 ・野川の自然生態系に対して悪影響の調査が必要 ・草原・川遊びができる自然豊かな環境の魅力 ・ホテル等の貴重な生物の保護を重視 	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設により生態系が変わる可能性がある。 ・道路新設は不要であり、悪影響のみが懸念 ・全ての生物に対する包括的な検証が必要 ・現状で十分、道路新設で阻害する必要ない。 ・自然を壊して整備をする生態系への懸念 	2
		親水	2 4	<ul style="list-style-type: none"> ・安全に水に接する環境の確保が重要 ・親水空間は残し、豊かな水辺を維持すべき ・道路建設が水辺と生態系に与える影響を検証 ・水質や湧き水への影響、自然環境を保護することが重要 ・小金井市の魅力を守るため、親しみやすい水辺環境を維持すべき 	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ・現状で十分、悪影響が懸念 ・人々が水辺にいる姿は微笑ましい。 ・地形改変により水脈の変化 ・水辺空間での活動への評価が不明 ・散歩時の音が、鳥の声からエンジン音に変わる不快性をどのように検証するのか。 ・水量が片寄り土砂崩れのリスクが心配 	3

環境	野川	景観	2 6	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野の面影を残す景観は残してほしい。 ・道路建設が自然環境、地形に与える影響 ・道路ができると貴重な自然の景観を損なう。 ・自然を守るエコでサステナブルな設計を望む。 ・野川の自然は多くの人の努力で守ってきたのだから検証すべき 	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ・道路新設による景観悪化の懸念 ・都立公園や野川公園の景観必ず景観は変わる ・育まれてきた豊かな自然が人工的になる懸念 ・検証するまでもなく悪化が明確なものを検証項目とするのは意味がない。 	2
		水量／治水	2 4	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備による治水や浸水被害を検証 ・湧き水の枯渇を防止し適切な水量を維持すべき ・野川の自然は多くの人の努力で守ってきたのだから検証すべき、現状で良い。 	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ・道路新設に無駄なコストをかける必要がない。 ・道路整備は水量、治水には変化が出る。 ・現在の治水システムは適切に機能している。 ・部分的に水量が増える懸念 	3
		自然再生事業	2 4	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備による自然環境への影響の検証が必要 ・豊かな生態系への影響は十分検証すべき ・長い間の市民の取り組みを尊重すべき ・多くの人の努力で守ってきたのだから検証すべき 	1 3	<ul style="list-style-type: none"> ・道路新設に無駄なコストをかける必要がない。 ・道路建設は生態系に悪影響を与える。 ・自然再生を目指す中で道路建設は逆行する行為 ・道路建設のための検証とは別の議論とすべき ・いろいろ手を加えてないでほしい。 	3
	公園	生物	2 5	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設による生態系への影響を検証 ・公園の自然環境と生物の維持が重要 ・草原・川遊びができる自然豊かな環境の魅力、既存生物の維持は必須 ・道路本体、工事期間の長さ等の影響検証必要 	9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設による自然破壊と生態系の影響を検証 ・公園と野川の生態系は一体として評価が必要 ・少子高齢化の中で無駄な道路建設費用は不要 ・現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 	5
		景観	2 8	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野の面影を維持し、景観への悪影響を検証 ・治安の悪い環境にならないような設計の配慮 ・西武多摩川線と平行なので利便性を重視すべき ・自然の維持、現状の維持 	9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路新設により景観は悪化する。 ・国分寺崖線から野川、武蔵野公園、公園の生物まで全体で評価すべき ・現状で十分、無駄なコストをかける必要ない。 ・造られた自然への懸念 	2
		機能	2 7	<ul style="list-style-type: none"> ・公園を道路が分断する影響を検証 ・野球場の分断による影響 ・道路新設で騒音・排気ガス等の悪影響 ・道路事情の改善により、アクセスが向上 ・雑木林を楽しめる自然環境、広面積の緑地が魅力 	8	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線から野川・武蔵野公園は、公園の生物まで全体としての評価が必要で、機能だけの検証は妥当でない。 ・分断される懸念 ・現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 	3
	都市環境	土地利用	2 5	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地や公園が道路で分断される影響を検証 ・道路だけ最低限を通し自然環境は残してほしい。 ・沿線住民の意見を反映し最大限に配慮すべき ・人流の拡大に期待 ・静かな住環境が変わる懸念 	1 0	<ul style="list-style-type: none"> ・現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 ・用途地域変更して人の流入増やす必要ない。 ・道路新設は悪影響のみである。 ・公共の土地をどのように活用するかは無関係 ・道路開通を期待 	4

環境	都市環境	環境負荷	26	<ul style="list-style-type: none"> 住宅部の迂回車両流入、公園部の環境破壊 交通量が増えるので、住環境にマイナス 住民の意見を聞いて環境配慮の設計を求める。 通過車両が住環境や生態系に与える影響を検証 道路計画は地面を傷めず、圧迫感のないデザインと緑化を合わせて計画してほしい。 	10	<ul style="list-style-type: none"> 車両流入による騒音や排気ガスで住環境が悪化 現状で十分、無駄なコストをかけて環境リスクの拡大は不要 大気汚染や騒音、治安に関する検証が必要 	3
文化	生活	コミュニティ	27	<ul style="list-style-type: none"> 道路新設で住環境が変化しコミュニティが分断 高齢者が増える中で地域分断はとてつらいこと 地域住民にとって重要ポイントの一つ コミュニティが分断され、情報交換や共助システム破壊するおそれがある。 緊密なコミュニティは存在しない。 	6	<ul style="list-style-type: none"> 現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 計画道路により生活圏が分断されることは明確 少子高齢化の中で税金での道路整備は不要 横断による幼児・高齢者の事故等検証が必要 	4
		学校等	27	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路が通学路を分断する影響を検証 通学路を車が通り抜けしない対策が必要 大きな道路は子どもたちを危険にさらす。 校区再編等で通学路の安全確保を検討すべき 通学路への交通量増加の影響を調査 	5	<ul style="list-style-type: none"> 現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 道路建設は悪影響 児童生徒だけでなく、道路によって発生する交通事故等の影響も検証すべき 	4
		住環境	27	<ul style="list-style-type: none"> 東西分断や迂回車両流入の検証が必要 交通量が増え、事故リスクと生活の質低下が懸念 住民意見を反映し、環境を維持する設計が必要 良好な住環境に通過車両を呼び込むことへの影響 閑静な住宅環境を守るべき 	7	<ul style="list-style-type: none"> 現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 道路新設による交通事故リスクの増加 住環境の騒音、振動、治安などさまざまな影響を検証すべき 	3
		街並み	27	<ul style="list-style-type: none"> 閑静な住宅街の環境変化 公園や閑静で良好な住環境を道路が分断する影響 建物の高層化で住環境が変化することへの懸念 建物の大型化が図られ、都市化が進められる。 まちの分断、道路による汚染と騒音の影響を検証 	5	<ul style="list-style-type: none"> 現状で十分、無駄なコストをかける必要がない。 本件計画道路との関係ない。 建築制限やセットバック等の懸念から、地域にはきちんとした説明が必要 	4
	歴史	文化財	22	<ul style="list-style-type: none"> 武蔵野の風情を破壊する事の影響を検証 調査が必要 武蔵野の面影が残るハケは文化財をしても貴重 武蔵野の面影変わるが許容範囲ではないか。 	5	<ul style="list-style-type: none"> 遺跡や文化財が出てきた場合やめるのか、自然環境そのものが文化財ではないか。 本都市計画道路との関係ない。 	10
		遺跡等	24	<ul style="list-style-type: none"> 自然とふれあいの遺跡類の破損する影響 野川は遺跡が発展された場所、大切にしたい。 崖線上部の平坦地は、すでに住宅化で開発済、崖線の掘削には先住民の遺跡への注意が必要 	5	<ul style="list-style-type: none"> 遺跡や文化財が出てきた場合やめるのか、自然環境そのものが文化財ではないか。 道路建設は悪影響 	8

■その他

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・根幹の問題ではない。 ・渋滞が解消するか疑問である。 ・現状、通り抜け車両は少ない。 ・抜け道沿いに面していないため困らない。 ・利用する時間による。 ・車を使うことが少なく便利さは分からない。 ・CoCo バスもあるので十分 ・運転手不足でバス路線が維持できなくなっている状況で路線が新設されるのか疑問 ・歩道があれば安全確保はされるが、通り抜け車両を規制するべき。 ・歩車道が区別されれば安全になる。 ・現状で十分 ・2つの都市計画道路が、全ての地域の防災機能の検証になるのは疑問 ・隣接地の住宅同士が近いので建蔽率を強化すべき。 ・災害時は車ではなく歩いて避難するため、歩道の確保が必要 ・都市計画道路整備が、避難場所へのネットワーク確保にはつながらない。 ・災害時は、どの地域も同じ状況であり、整備しても直ぐに対応できるとは思えない。 ・直接の影響は不明 ・3・4・11号線も被災したら、整備しても同じではないか。 ・道路工法や完成予想図等が不明確でイメージしにくい。 ・自然を保全してほしい。 ・整備してほしい。 ・分からない。 ・公園や川は活用ではなく自然体系を維持すべき。 ・緑地を減らさないような方法をしてほしい。 ・緑地が減ったら補充すれば良い。 ・道路の問題ではなく町全体の意識改革が必要 ・昔と今の状況で、どの程度影響が出ているのか教えてほしい。 ・日影が多いので良い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・今のままで良い。 ・道路の舗装が悪い。 ・遺跡をできるだけ残したい。 ・野川やはけの道の沿道はすでに人工的（鉄道、道路、野球場、バーベキュー敷地、市の清掃設備等）であるため、調査項目は簡潔で良い。 ・野川は自然の状態を保ってほしい。 ・景観がどの程度損なわれるか具体的に知りたい。 ・道路によりどの程度影響が出るか知りたい。 ・公園や野川の保全により影響は最小にできると思う。 ・はけの緑より、3・4・11号線を整備する方が大切 ・影響は絶大であり、自然破壊は止めるべき。 ・人工的な公園より今の自然を守るべき。 ・公園は避難場所になっており、道路が広いと非難に時間がかかる。 ・道路整備と、それに伴う駅周辺の活性化や地価上昇等の効果があるか検証してほしい。 ・分断されるので影響を検証すべき ・公園を分断してまで道路をつくる意義が不明 ・工事の騒音、振動が増える。 ・大気汚染、バイクや大型車両の騒音を検証すべき。 ・南北分断でコミュニティが減り治安が心配 ・学校区域や通学路の見直しが必要 ・道路が広いと渡るのが大変 ・道路ができれば通学時の交差点や横断歩道の安全を確保できるのか検証すべき。 ・良い住環境に通過車両が増える。 ・通過車両の増加による悪影響を検証すべき。 ・道路により綺麗になるが見苦しい。 ・道路により文化財を阻害してしまう事は避けて欲しい。 ・歴史は残すべき。 ・むさしの風情を壊すことになる。 ・発掘されていない遺跡等への影響の検証 |
|--|---|

■自由意見の要旨

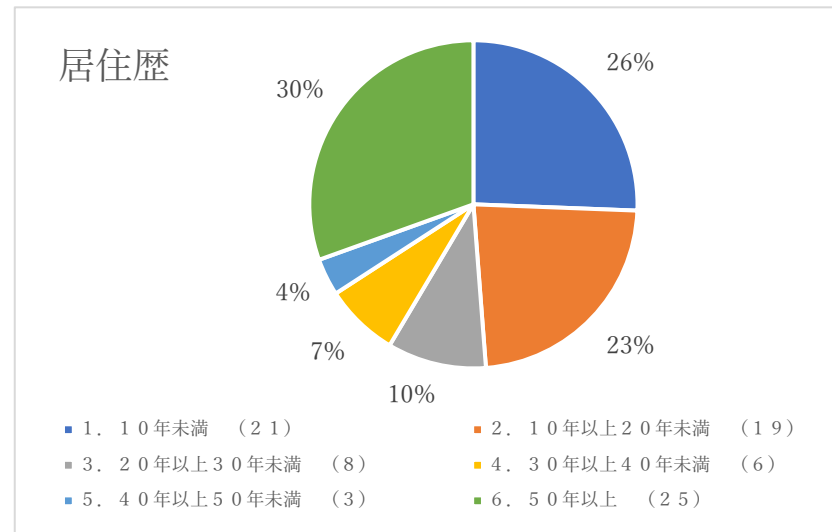
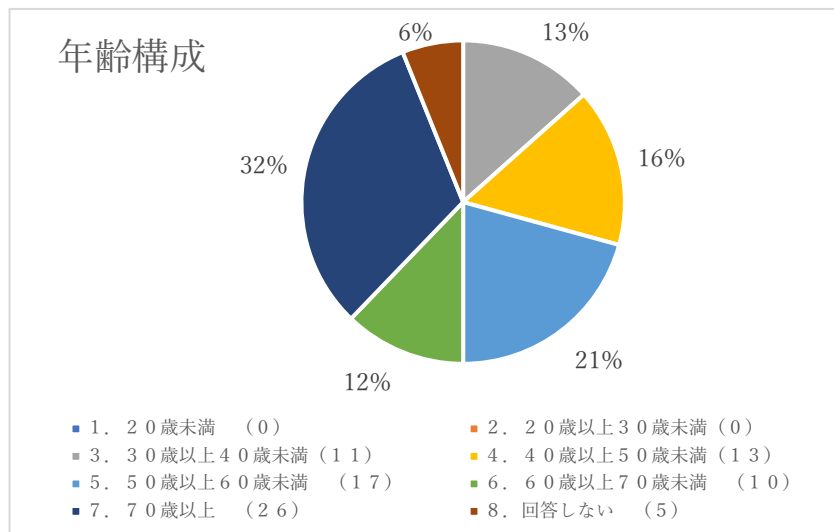
- ・道路計画が決まってから期間が長く、人口減少や交通変化に対応していない。
- ・住民は土地取引時のデメリットから早期の計画破棄を望んでいる。
- ・昔の計画であり、環境保全が必要であり、計画の見直しが必要である。
- ・野川の自然環境は貴重で後世に残すべき宝である。
- ・東八道路から連雀通りまでの抜け道は危険で、道が狭いため緊急車両等がアクセスしにくい。自然環境等を考慮する必要がある。
- ・60年以上前の道路計画は現状と合わず、地域の意見や道路新設のリスク等を勘案し、見直すべき
- ・新設道路よりも既存道路の整備に予算を使うべき
- ・道路整備に予算を費やすより、福祉や保育、地域の安全性向上に予算を使ってほしい。
- ・駐車場の一部が道路になる計画になっており、計画内容を確認したい。
- ・昔の道路計画を実行することは非現実的で、60年前と激変している。
- ・道路整備が渋滞解消や防災性向上につながるかは疑問。持続可能な交通システムと自然環境の保全が必要である。
- ・アンケートがわかりにくく、結果の有効性に疑問がある。
- ・道路建設は過去の遺物であり、自然環境を守るべき
- ・昭和の自然豊かな風景が住宅地になってしまい、今の住宅地にふさわしいインフラ作りを希望する。
- ・東小金井駅周辺の商業地化と人流拡大が必要で、道路整備を推進すべき
- ・交通量は減少しており、費用対効果だけでなく自然の価値を考慮して検討すべき
- ・自然破壊や居住者への負担を市民参加で慎重に調査すべき
- ・50年前の計画を再評価し、現在の環境に適した道路整備を検討すべき
- ・整備後の維持管理について検証したほうが良い。
- ・道路開通過程での住民への影響と土地収用について検討が必要である。
- ・能登半島地震や豪雨は他人事ではなく、災害対策として道路整備を早急に進めるべき
- ・市長の施政方針に対して、なぜ検証するのか、また、なぜ東京都への意向を伝達しないのか疑問
- ・東京都が主導して道路見直しをすべきではないかと考える。
- ・温暖化対策として東京の緑を増やし、道路建設を控えるべき
- ・市長は公約通り道路建設を止め、豊かな環境を守るべき
- ・生活道路への通過車両の進入や周辺道路の渋滞解消、歩行者、自転車の安全な移動等、重点的に行うことを希望する。
- ・小金井3・4・11号線の整備により地域の安全性が向上する。
- ・自然環境を破壊すると言われているが既に人工物はあるため、必要な都市計画を実行すべき
- ・公園の生物や植物等に影響はあるが、人の安全が一番であり、公園は既に人の手が加えられている。
- ・新たな道路計画は時代錯誤で無駄な税金浪費となる。
- ・市長は公約を実行してほしい。
- ・道路計画は意味がなく、むしろ自然を破壊する。
- ・60年以上前の社会状況と異なり、減少する人口に対し、計画見直しが必要

- ・小金井3・4・11号線の必要性を詳細に検証し、住民が納得する資料を提供すべき
- ・少子化による交通量減少、東京都一極集中、費用対効果、国家財政を考慮し、無駄な道路建設を避けるべき
- ・アンケートの取り方や道路の必要性に疑問がある。既存道路の交通対策を検討すべき
- ・公園へのアクセスが悪く、バリアフリーになっていないのでアクセス路を整備してほしい。
- ・今回のアンケート調査は有意義で、結果を知らせてほしい。
- ・能登半島の地震や水害があれば自然も破壊されるため、都市計画道路の早期実現を期待する。
- ・救急対応や災害時の安全確保を理由に、計画実施の早期実現を望む。

(イ) 2路線沿線関係住民（小金井都市計画道路3・4・1号線）

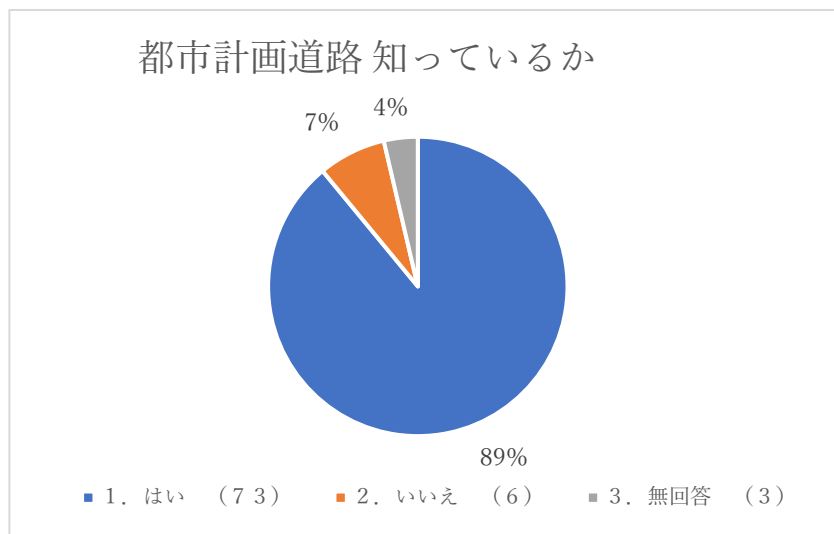
■基礎情報：2路線沿線関係住民（小金井都市計画道路3・4・1号線）

（回答数82／配布数200 回答率41％）

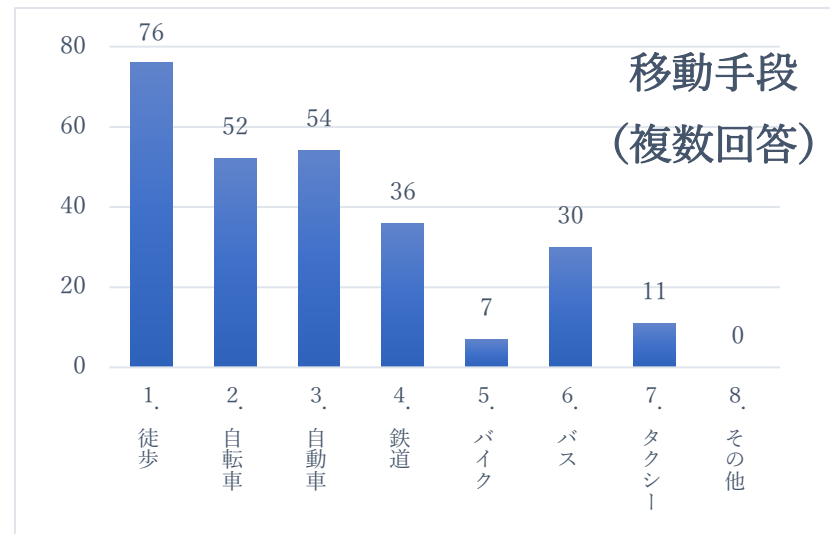


- ・70歳以上の回答が多かった。
- ・30歳以上の世代から回答が幅広くあった。

- ・20年未満、50年以上の回答が多かった。



- ・都市計画道路を知っている人が9割程度であった。



- ・主な移動手段は、徒歩が多かった。
- ・次いで、自動車、自転車の利用が同じ程度多かった。

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他
		件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨	件数
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	24	<ul style="list-style-type: none"> 前原坂下の東西アクセス強化のため必要 すれ違いが不便、バスや救急車両が通るのに不安 歩道の整備が十分でなく、自転車も多く危険 南北交通の不足と新たなアクセス向上を期待 新小金井街道付近の新たな渋滞検証も必要 	40	<ul style="list-style-type: none"> 既存道路の改良を優先すべき 隣接自治体への移動は円滑。欲求を突き詰めるのではなく、自然環境の保全との両立を図るべき。 連雀通りは狭く渋滞。住宅街を通る必要がある。 南北方向の改善は必要だが現状で概ね満足 緑豊かな環境を破壊することの方が大問題 	3
	周辺道路の交通渋滞の解消	23	<ul style="list-style-type: none"> 連雀通り、前原坂上交差点の渋滞解消が必要 住宅地域に渋滞回避の車が流入 渋滞緩和は公共の福祉である。 人口減少、車の保有台数減少等による車使用頻度 災害時、前原交差点を起点とした渋滞に不安 	40	<ul style="list-style-type: none"> 車の保有者減少で新しい道路は不要 現状の道路で不便さはない。 交通量減少と人口減少から新規道路は不要 日常的な渋滞はない。 部分的な渋滞個所で、主に右折車を円滑に通過させていないことが要因のため、その対策が急務 	3
	生活道路への通過車両の進入	22	<ul style="list-style-type: none"> 通り抜けのスピードがあり危険 道路新設による生活道路への進入の悪影響を評価 抜け道の安全のため必要 生活道路への車両進入が減る。 はげの道の現状から通学路の時間規制強化が必要 	38	<ul style="list-style-type: none"> 道路を作ることで通過交通を呼び込み逆効果 道路建設は騒音・振動の問題が増大 整備により車の流入が増え周辺の危険度が増す。 現状で問題ない、抜け道になる道路網はない。 完成までに長期間かかる道路に問題の解決を任せるのはナンセンス 	7
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	23	<ul style="list-style-type: none"> 車と歩行者・自転車の分離が重要 連雀通りの現状は自転車・歩行者にとって危険 連雀通りの安全対策が良いのではないか。 歩行者や自転車が安全なのは車があまり通らない生活道路。なぜ安全のために車道を作るのか。 連雀通りの安全性が改善 	36	<ul style="list-style-type: none"> 閑静な住宅地に幹線道路は危険 連雀通り等の現行道路の拡張や整備が必要 幹線道路は交通量とスピードを増加させ危険 新規道路より現状の道路維持・改良が重要 歩行者と自転車の安全対策はモラルと教育で解決 	7
防災機能	消防活動困難地域の解消	26	<ul style="list-style-type: none"> 細い道しかなく利便性を考えた道路があると安心 住宅が増加したため火事が懸念 東西道路は、小さな道路が多いため改善 道が狭く、緊急車両の通行には必要。 駅周辺に大規模なマンションが増えているが、道路が未整備であり、災害時に大きな混乱を想定 	28	<ul style="list-style-type: none"> 現在の道路で対応可能で新しい道路は不要 緊急車両や消防車両は現状でも通行可能 現道の角切り等の細やかな配慮をする方が、消防活動はスムーズに行える。 緊急車両が入れない場所はない。 この地域には困難地区はない。 	5

防災機能	電線類地中化による安全性の向上	2 3	<ul style="list-style-type: none"> ・電柱は交通に危険、リスクの明確化重要 ・電線地中化で不適切な電柱位置を解消 ・台風等の荒天対策として地中化が有効 ・道路が広がる、限られた土地の有効活用に期待 ・整備に関係なく上下水道のように地中化すべき 	3 1	<ul style="list-style-type: none"> ・電線地中化のための新規道路は不要 ・既存道路の地中化が先決 ・地中化を部分的にしても効果が限定的 ・有事でも電線の危険性をそれほど感じない。 ・ガス、水道等と同様に地中化すれば良い。 	6
	延焼の防止	2 0	<ul style="list-style-type: none"> ・火事はいつも心配 ・道路により空間が拡大するので適切 ・他地域の理解を促すことが重要 ・適切だが効果は小さい。 ・小金井市の住宅路地が狭い。 	3 6	<ul style="list-style-type: none"> ・広い道路でも火は飛び越える。地域の中で燃え広がる可能性は十分、燃えにくい町を作るべき ・道路 16m では延焼防止効果が薄い。 ・風がある場合、延焼防止は困難 ・この地域では十分な保有空地が確保されている。 ・古い家屋の建替が効果的 	3
	震災時の避難路の不足	2 2	<ul style="list-style-type: none"> ・避難路は必須 ・新規道路が増えても効果には疑問 ・道路が狭く倒壊時の通行が不安 ・他地域の理解を促すことが重要 ・狭い路地のリスクを明確にすべき 	3 5	<ul style="list-style-type: none"> ・道路を整備してもアクセス出来なければ無意味 ・避難場所や避難所までの生活道路の整備が重要 ・道路整備に長期間かかり現状の課題には不向き ・避難場所の確保が優先 ・既存道路の整備が必要 	3
	避難場所等へのネットワーク確保	2 1	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワークは必要 ・震災時に道路が一本増えた場合の効果 ・道路が狭く、通行できなくなる不安 ・東八道路があるため新規道路は不要 ・他地域の人の理解を促すことが重要 	3 2	<ul style="list-style-type: none"> ・物資がある程度運搬されれば人海戦術で対応 ・現状での避難に問題ない。 ・広域避難所を使用しないような防災対策の検討 ・連雀通りの改良、既存道路の整備で十分 ・住宅地の生活道路は狭く効果が限定的 	6
	救急医療活動の支援	2 3	<ul style="list-style-type: none"> ・救急車の通り道は必須 ・他地域の人々の理解を促すことが重要 ・項目としては適切だが効果は限定的 	3 1	<ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送には課題が多くあり道路だけではない。 ・重要なのは地域のネットワークである生活道路 ・現存の道路の改良が重要 ・連雀通りを改良し、支援やネットワークを確保 ・消防も救急もいくらかでも回り道がある。 	6
	土砂災害警戒区域	2 1	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害の可能性は不明だが、対応策は必要 ・他地域の人の理解を促すことが重要 ・土砂災害の警戒区域を知りたい。 	3 2	<ul style="list-style-type: none"> ・直線道路は地形を無視しており危険 ・既存道路の改良で十分に対応可能 ・はけを分断する道路は土砂災害を誘発する ・土砂災害警戒区域の上を通るため、効果は疑問 	7
空間機能	景観形成	1 7	<ul style="list-style-type: none"> ・はけ地域の景観は小金井市の魅力であり重要 ・自然を破壊し人工物を作るのは逆効果 ・景観を損ない住みたい街としての魅力が低下 ・魅力的なまちづくりにつながる整備を希望 	3 5	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな緑地や歴史ある環境を保全すべき ・自然や閑静な住宅街を壊せば景観が失われる。 ・道路建設は景観を破壊し環境が悪化 ・素晴らしいみどり豊かな環境を未来に残すべき ・人工的なものなど何の魅力もない。 	6

空間機能	都市緑化	1 3	<ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷への関心の高さから必要 ・心地良い街路樹等を期待 ・国分寺崖線と野川を併せた緑化が必要 	3 9	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の緑地を削る、街路樹整備は本末転倒 ・道路緑化ではなく、現状の豊かな自然を残すべき ・街路樹管理の懸念があるため今の樹木を残すべき ・排気ガスの影響で緑化効果が損なわれる。 ・街路樹と自然景観の比較は検証するまでもない。 	7
	環境負荷の低減	1 5	<ul style="list-style-type: none"> ・信号のない幹線整備による効果の検証 ・人口減少、車の保有台数が減少し効果は低い。 	4 1	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は車が減り効果は少ない、エコな車に期待 ・渋滞がなく、地域に流入してくるだけなので、環境負荷が低減するわけではない。 ・環境負荷の定義が曖昧で測定が困難 ・工事の費用対効果が薄い。 ・住宅街の騒音・振動が増え、環境破壊に繋がる。 	4
	文化的資源の保全、活用、地域活性	1 7	<ul style="list-style-type: none"> ・景観の悪化によって活用が阻害 ・3・4・1から野川へのアクセスが期待 ・自然破壊が保全に反している。 ・現状との違いを確認できるようにする必要がある。 	3 5	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然と閑静な住宅地の保全が重要 ・野川の良さは、景観の現状維持が最大の活用 ・文化的資源の保全と地域活性が不明瞭 ・現状の豊かな自然と公園を維持 ・新規道路の建設こそが自然を破壊する。 	6

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他	
		件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨	件数	
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化	3 0	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模工事による緑地破壊を正確に検証 ・樹木伐採が他の樹木に与える影響を調査 ・国分寺崖線の自然は重要で保存すべき ・緑地が無くなるか調査したほうがいい。 ・自然の価値の見直しが必要 	1 7	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線を破壊することは許し難い自然破壊 ・貴重な自然を破壊、景観は失われる。 ・緑地が確実に減少する。 ・現状に問題はない。 ・大規模工事による緑地破壊を正確に検証 	5
		湧水	3 3	<ul style="list-style-type: none"> ・樹木が吸収したり受け止めたりするので、伐採により雨水が一気に流れ、湧水が減少 ・舗装やはけの分断による湧水への悪影響を検証 ・湧水が破壊される恐れ、現状のままを保つべき ・自然環境の悪化を懸念 	1 3	<ul style="list-style-type: none"> ・湧水は些細なことで枯れたりする。 ・舗装や基礎工事による湧水の悪影響を検証すべき ・湧水がはけの特長であるため、影響がでる懸念 	6
		景観	2 8	<ul style="list-style-type: none"> ・樹木伐採で土の水分量変化し他樹木が枯れる懸念 ・武蔵野の面影を残す景観に対する悪影響を検証 ・貴重な緑地を保護し、大規模工事の悪影響を検証 ・自然景観はそのまま維持すべき ・自然環境の変化に対する影響を検証すべき 	1 8	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野公園のはけの景観を道路で壊すのは問題 ・現状に問題はない。 ・連続するみどりが分断される。 ・動物の移動を阻害し連続する緑の環境の壊す影響 ・はけ上から見える広々とした景観が損なわれる。 	6

環境	国分寺崖線 (はけ)	地形	3 1	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害の危険性や環境の悪化を検証 ・大規模土木工事による自然地形の影響を調査 ・現在の自然地形は貴重であり破壊すべきでない。 ・工事のメリットとデメリットを把握したい。 ・これ以上地球を壊さないようにすべき 	1 5	<ul style="list-style-type: none"> ・地形の改変より保全を重視すべき ・自然地形の大規模工事による悪影響の検証 ・歴史的に貴重な国分寺崖線がこれだけ残っている小金井地域、破壊で東京都の貴重な遺産を失う。 	6
	野川	生物	3 1	<ul style="list-style-type: none"> ・湧水減少で生物が生息できなくなるおそれ ・野川の豊かな生態系に対する悪影響を検証 ・野川の自然は手つかずで残すべき ・ホタル等貴重な生物への影響を調査 ・路面排水が野川に流入する影響を懸念 	1 6	<ul style="list-style-type: none"> ・水辺の魚や鳥が減ることはよくない。 ・カワセミがいる風景は小金井市の宝 ・長期の大規模工事の悪影響を数値化し検証 ・大きな建造物で生息地が減少する懸念 ・現状に問題はない。 	6
		親水	3 0	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺で様々な世代が遊んだり散歩したり自然を楽しんでいるが、道路横断により行きにくくなる。 ・野川の豊かな水辺への悪影響を検証 ・全世代が親しんでいる野川の自然との戯れは重要 ・市民が癒されている水辺のコンクリート化に反対 	1 8	<ul style="list-style-type: none"> ・散歩や川遊びをするにも排気ガスと騒音は問題 ・野川までの交通量増加で事故の危険性が高まる。 ・野川周辺の豊かな水辺への悪影響を検討すべき ・野川で子ども達が安心して遊べる空間が喪失 ・親水への影響を懸念 	5
		景観	3 1	<ul style="list-style-type: none"> ・野川から国分寺崖線を望む自然景観が失われる。 ・国分寺崖線は貴重で景観の破壊は問題 ・都内でも少ない自然環境を護れるか ・武蔵野の面影を残す貴重な景観への悪影響を検証 ・橋梁等のコンクリート構造物は景観にそぐわない。 	1 6	<ul style="list-style-type: none"> ・景観上、はけと野川の上に道路を作るのは問題 ・現状に問題はない。 ・はけの森やはけの小路は壊せば元に戻らない。既存の道路をつかうべき ・美しい自然環境を絶対に残すべき ・自然立地を生かした景観を残すべき 	6
		水量／治水	3 3	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備を作れば大雨時には氾濫の危険がある。 ・道路整備による浸水被害増大を検証 ・道路整備の治水への影響を検証 ・数百年に一度の洪水にも耐えられる対策が必要 ・野川は適切に治水されているため関係がない。 	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ・湧水の遮断や雨水の流れにより水量に影響 ・道路整備による浸水被害の増大を検証 ・水量・治水の影響を懸念 ・現状に問題はない。 ・構造物による湧水への影響を懸念 	8
	公園	生物	2 9	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野公園の豊かな生態系への負の影響を検証 ・オオタカなども生息、エリアをまとめて保護 ・水量の変化や魚類の減少が公園の生態系に影響 ・自然環境の保全には動植物全体の検証が必要 ・動物の居場所がなくなり、人に害をもたらす懸念 	1 7	<ul style="list-style-type: none"> ・生物のピラミッドは何が欠けても崩れる。 ・分断により移動が困難、交通事故のリスクが増加 ・生物の居場所が狭まり、生物を追いやる恐れ ・現状に問題はなく、現状がふさわしい。 ・生物への影響を懸念 	5
		景観	2 9	<ul style="list-style-type: none"> ・樹木の景観と道路ではどちらがよいか。 ・武蔵野の面影を残す貴重な景観への悪影響を検証 	1 8	<ul style="list-style-type: none"> ・美しい景観は一度失うと取り戻せない。 ・現状に問題はない。 	4

環境	公園	景観	29	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が自然の景観を分断することの悪影響を検証 ・公園からの国分寺崖線の景観は貴重で保護すべき ・景観悪化により人々が潤いを失う。 	18	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備では景観は改善しない。 ・自然の中に異質な人工物の巨大な道路は悪影響 ・公園の中、野川から見渡せる自然景観は貴重 	4
環境	公園	機能	28	<ul style="list-style-type: none"> ・東京の中ほどとは思えない自然が残る環境が、道路により魅力をなくす。 ・豊かな公園を分断する道路の影響を検証。 ・自然を中心とした自然環境の機能はこのまま維持すべき 	17	<ul style="list-style-type: none"> ・完成したら一見便利に見えるが、公園利用者増加し五日市街道など渋滞する、問題の多い道路 ・公園の自然を道路が破壊するのは問題 ・現状に問題はない。 ・車の心配がなく広々としているが、道路が通ると分断され影響がある。 	6
				都市環境		土地利用	
	環境負荷	33	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路で住宅地への車の進入し、住環境が悪化 ・閑静で良好な住宅環境に通過交通を呼び込むことの影響を検証 ・住宅街をこのままの状態維持すべき ・騒音や大気悪化の検証が必要 ・人口減 車利用減であり道路不要 		15	<ul style="list-style-type: none"> ・新規建設で排気ガスと緑地減少が問題 ・大気や騒音の悪化が懸念 ・現状に問題はない。 ・交通量増加で騒音、大気汚染、交通事故が増加 ・長期間の工事や道路で静かな環境が失われる。 	5
	文化	生活	コミュニティ	29	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路で町会は分断され、活動への影響 ・地域コミュニティが分断される影響を検証 ・コミュニティ分断が災害時の地域連携を阻害 ・小学校や中学校への登校ルートが遮断 ・地域コミュニティはこのまま維持すべき 	14	<ul style="list-style-type: none"> ・築いてきたコミュニティを破壊、隣人が移転を余儀なくされなど、助け合いが困難 ・車の騒音で精神に悪影響、不眠やうつとなり、コミュニティが破壊 ・幹線道路が生活の分断をする事の検証
学校等			32	<ul style="list-style-type: none"> ・学校から近いので交通事故の危険性、騒音が増加 ・通学路を幹線道路が分断する影響を検証 ・安全である現状を分断する影響を検証すべき ・学校、保育園近辺の交通量増加に伴うリスク増加 ・登下校時等も欠かせぬ体験学習の場への影響 	13	<ul style="list-style-type: none"> ・学校に行く際にこの道路を越える必要があり危険 ・現状に問題はない。 ・通学路を幹線道路が分断すること悪影響を考慮 ・通学路を一番心配している。信号もなく安心の通学路は貴重 	6
住環境			35	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路から住宅地に車が侵入し住環境が悪化 ・閑静な住宅街に通過交通を呼び込む影響 ・新しい道路による騒音、排気ガスが懸念 ・健康への影響を検証すべき ・住宅街の静かな環境が失われる事への対応が重要 	13	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥の声しか聞こえないような静かな住環境の悪化 ・高架道路は圧迫感があり精神的にストレス ・騒音と排気ガスの増加で環境が悪化 ・車の騒音で精神に悪影響、不眠やうつとなり、コミュニティが破壊 ・緑と空気の良さ、景観の良さが魅力 	4

文化	生活	街並み	3 4	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の住環境に高い建物が建つと景観が悪化 ・道路が街並みを遮断し、住民の生活環境が悪化 ・建築条件が変わることで街の景観が変化 ・緑地が減ることで景観が悪化 ・閑静で良好な住環境を分断する影響を検証 	1 4	<ul style="list-style-type: none"> ・高架道路はまちの分断を助長する。 ・現状のままで十分で、メリットはない。 ・個人宅の自転車やバイクが道に置かれていて迷惑 ・自然豊かな景観を道路の人工物が壊すことを懸念 ・はけの小路の風景を潰して作る道路に驚き 	4
文化	生活	生産緑地	3 2	<ul style="list-style-type: none"> ・新鮮野菜は貴重なため生産緑地や農家を守るべき ・市街地の貴重な緑地空間である生産緑地への影響 ・新規道路により生産緑地の減少は避けるべき ・作物への影響が無視できない。 	1 3	<ul style="list-style-type: none"> ・排気ガスや騒音が植物に影響があり、道路建設は不適切 ・市街地の貴重な緑地空間への影響を考慮 ・生産者が残ることで地場の食材が利用できる。 ・現状に問題はない。 	6
	歴史	文化財	2 9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設は文化財に悪影響を与える。 ・地域に愛着のある文人が育んだ文化財への悪影響 ・ムジナ坂は小金井市の文化遺産であり残すべき ・作品のモデルとしてのエリアの価値も大切 ・文化財の破壊は二度と戻らないため検証が必要 	1 5	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線そのものが文化財であり保護すべき ・減少し続ける都市の緑地として、多摩川が作った歴史の遺産を保護し、残すべき ・ムジナ坂の環境は素晴らしい、壊すべきでない。 ・野川流域には遺跡があるので壊すべきでない。 	4
		遺跡等	2 9	<ul style="list-style-type: none"> ・野川周辺の縄文遺跡への影響を検証 ・極めて貴重な旧石器や縄文遺跡への影響を検証 ・地域の歴史遺産への悪影響を検証すべき ・神社仏閣の景観悪化の懸念、道路の影響を検証 ・調査して適切に保存すべき 	1 4	<ul style="list-style-type: none"> ・野川周辺には縄文遺跡が残っており保存すべき ・旧石器、縄文遺跡への悪影響がないか検証が必要 ・小金井神社は地域の守り神なので守ってほしい。 ・現状に問題はない。 	5
	地域資源	2 9	<ul style="list-style-type: none"> ・はけの森美術館から野川への道は貴重な地域資源 ・武蔵野の風情が感じられる地域資源への悪影響 ・地域資源は大切であり、このままの状態を保全 ・緑や坂や水を守るべき ・はけと一体となった地域資源を守ることで魅力が向上 	1 5	<ul style="list-style-type: none"> ・はけ、野川、武蔵野公園は貴重な地域資源。隣接する ICU の森と一体化した緑地は守るべき ・ムジナ坂の素晴らしい環境は絶対に残すべき ・文学の背景になった場所があることは誇らしい。 ・はけの小路、天神橋等の環境を活かした観光資源の破壊 	4	

■その他

<ul style="list-style-type: none"> ・現状の東八道路、連雀通りで不便はない。連雀通りの拡幅で対応するのが良い。 ・既存道路の拡幅ではなく、3・4・1号線の整備でないといけないという観点も必要 ・3・4・1号線の整備が渋滞解消につながるか疑問 ・連雀通りの拡幅のほうが効果がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の景観、緑の多い街並みが悪いとは思わない。 ・道路整備と緑の環境保全の重要性との比較が必要 ・自然を壊して街路樹を植えても意味はない。 ・3・4・1号線を40km/h以上で走行させる必要性は感じない。 ・排気ガスが増える。 ・保全と活用は相反しており評価方法が不明
--	--

- ・現状の通行禁止時間帯でも通過車両がいるため、検証すべきではない。
- ・通り抜け車両が居ても気になる数ではない。
- ・前原坂上交差点の渋滞解消のため、交差点近辺の拡張をすべき
- ・車両の分散によっては生活道路への進入が増える可能性がある。
- ・道路が出来ても居住者がいるので車は減らない。
- ・道路幅や歩道の確保により安全が確保できる。
- ・3・4・1号線の交通車両増加によって、周辺的生活道路の安全性が低下する。
- ・歩行者・自転車は既存道路で十分
- ・税金を使って道路整備をする必要性はない。
- ・連雀通りの拡幅により、安全で円滑な移動支援が可能
- ・生活道路への流入が制限できれば問題ない。
- ・生活道路が狭いため、住宅建築の際に幅員4.5mにすることも良い。
- ・現状で問題ない。
- ・3・4・1号線の東側1kmは住宅が少ないため、効果は限定的
- ・電柱は無いほうが良いが地中化の必要性は感じない。
- ・電線地中化は良いが道路整備とは別である。
- ・地中化は市全体で進めるべき問題である。
- ・分からない。
- ・避難路は複数あったほうが良いが、どれだけあれば良いのかは分からない。
- ・道路整備より医療機関の受け入れ体制が問題
- ・費用対効果の検証が必要
- ・適切か不適切かの判断がつかない。
- ・道路検証との関係が不明
- ・道路橋により圧迫感や日照、騒音など影響が大きい。
- ・現状の景観で問題ない。
- ・道路確保とは両立できないが、野川や公園などが確保できれば良い。

- ・野川の環境が悪化する。
- ・活用できる点と道路整備による短所・長所を両方検証すべき
- ・自然の緑を残すべき
- ・安全が第一
- ・平面図だけでは判断できない。
- ・影響は限定的
- ・3・4・1号線整備による保全の効果は少ない。
- ・地盤が緩み、土砂災害につながる恐れがある。
- ・年月が経たないと不明な点が多い。
- ・野川への影響が大きい。現状維持が大切
- ・工事による埋立てで生物が減少する。
- ・他の検証項目で検証できるのではないか。
- ・車が増えて休めなくなる。
- ・現地を歩いてもらうと景観を壊すことは出来ないと思う。
- ・道路による影響が分からない。
- ・3・4・1号線の整備により市長に影響する。
- ・道路整備により大いに影響する。
- ・生態系に悪影響を及ぼす恐れがある。
- ・影響を想像できない。
- ・道路整備では、公園の機能、役割は強化されない。
- ・道路整備により土地活用はできるが、必要とは思えない。
- ・騒音、振動、排気ガスなどの悪影響が発生する。
- ・3・4・1号線の整備は不要
- ・他市のコミュニティバスとの連携の可能性を検証
- ・影響があるため、整備は不要
- ・車両が通学路に進入するため検証が必要
- ・次世代のためにも歴史・文化を残すことは大事
- ・未発掘の歴史資産を検証すべき
- ・文化財などへの悪影響を検証すべき
- ・はけの小径、ムジナ坂は無くなってほしくない。
- ・歴史・資産に対する影響を検証すべき

■自由意見の要旨

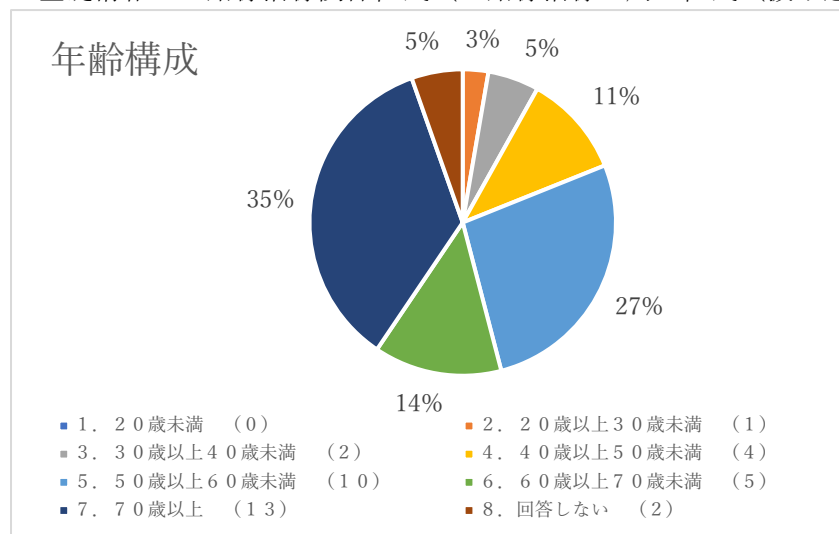
- ・60年以上前の過去の都市計画を実施するには現状と合わず時代錯誤である。
- ・小金井市は自然や住民交流を大切にする自治体だと思っている。
- ・多くの住民は計画を承知で住んでおり反対は不適切である。
- ・3・4・1号線周辺は細い道路で不便であるため、道路整備は住民の安全性に繋がる。
- ・多大な犠牲を払って、自然環境破壊と住民の立ち退きが懸念される。
- ・この2路線は不要であることを明確に伝えてほしい。
- ・高齢者や障害者がいる家庭では、引越し等が難しいと考える。
- ・高架や防音壁がある道路はいらない。道路の仕様について住民から要望を聴取してほしい。
- ・道路建設は景観を破壊し、通学路を分断し、危険が増すため反対
- ・3・4・1号線の計画は不適切であるため中止を望む。
- ・アンケートの目的が不明で、検証項目も適切か疑問
- ・当たり前の検証は自分で行き、結果を住人に説明すべき
- ・3・4・1号線ができてでも渋滞解消はされないため、五日市街道との交差点の地下化が効果的
- ・自動車保有台数減少を考慮し、道路ではなく他の事業に東京都の資源を集中すべき
- ・景観や歴史も重要だが、実際に住んでいる住民の意見を取り入れ、不便や危険を改善するのが行政の役割
- ・恣意的な評価防止のために事前協議を設けてほしい。
- ・分かりやすい日本語で情報提供を希望する。
- ・自然保護や文化遺産も大切だが安全対策は最優先
- ・都市計画道路を廃止するなら、別の安全対策が必要である。
- ・自然や歴史の保護と道路整備の効果と影響の検証が重要である。
- ・3・4・1号線整備より連雀通りの拡幅をした方が良い。
- ・近くに大きな道路は不要で、環境や安全が心配である。
- ・小金井3・4・1号線は自然や生活環境を損なうため不要
- ・検証が必要だとは考えない。
- ・車の減少と渋滞の減少により新しい道路は不要である。
- ・連雀通りの拡幅と前原坂上交差点の信号見直しで渋滞解消する。
- ・環境保全と自然共生を重視し、無駄な道路開発は避けるべき
- ・新しい道路の必要性や場所について詳細な検証が不足している。
- ・住民への説明が不足しており、不安解消が必要である。
- ・60年以上前の計画をなぜ行うのかの説明が不足しており、都の財政目的ではないかとの懸念がある。
- ・道路計画により住環境が悪化し住み続けたくない。
- ・現在の人口減少と車利用者減少により、新しい道路は不要と感じる。
- ・自然環境を守りつつ住民の安全を確保する道路が理想的と考えるようになった。
- ・自動車事故に関する災害想定を検証が必要である。
- ・都市計画道路の法的要件欠如の指摘と詳細な検証が必要である。

- ・道路建設は効果と悪影響の両面がある。
- ・持続可能な世界に向けるとともに、少子高齢化、人口減少を考慮し、道路計画を見直して、自然を残してほしい。
- ・既存道路を改良・補修し、自然や住環境を守るべき。
- ・自然や歴史、文化財を破壊してまで新たな道路整備をする必要はなく、既存インフラの有効活用をすべき
- ・道路建設の影響で住環境や自然環境が悪化するため、中止を申し入れる。
- ・新規道路建設より既存道路の改良が望ましい。
- ・環境への影響が問題で必要性は疑問である。
- ・道路より他に必要なものがあると考える。
- ・連雀通りは一部危険で、歩道や自転車走行空間の整備が必要であり、事故予防のため早急な道路整備を望む。
- ・連雀通りの渋滞解消が急務で、救急車の通行に支障が出ないように検討を求める。
- ・はけの自然を保護し、現存の道路の整備を求める。
- ・3・4・1の整備は、連雀通りの混雑解消、坂下地域の迷路状態の解消、地域活性化に有効である。
- ・アンケート調査の聞き方が分かりにくい。
- ・40年経っても行政や議会の方針が不明確であることに対する疑問がある。
- ・道路建設後の30～40年後の環境影響を考慮すべき
- ・長年住んでいるので、都市計画には絶対反対である。
- ・都市計画道路の経済効果や莫大な費用に疑問がある。
- ・福祉や教育に税金を投入し、自然を保護すべき
- ・高い税金で住宅街に道路建設は不要で、住民の意見をくみ取ってほしい。
- ・安全に移動できる道路を作ってほしい。
- ・人口減少の中、公園を壊しての道路建設に反対
- ・新規道路建設は住民の意向を無視している。
- ・3・4・1号線の歩行者・自転車の安全確保には南北道路が効果的である。
- ・都市計画道路の見直し・廃止を希望する。
- ・文化と道路整備の双方の視点で検証し、公園や交通アクセス改善で魅力が向上する。
- ・道幅が狭いこと以外に道路に不満はない。
- ・新規道路の必要性を慎重に検討すべきである。

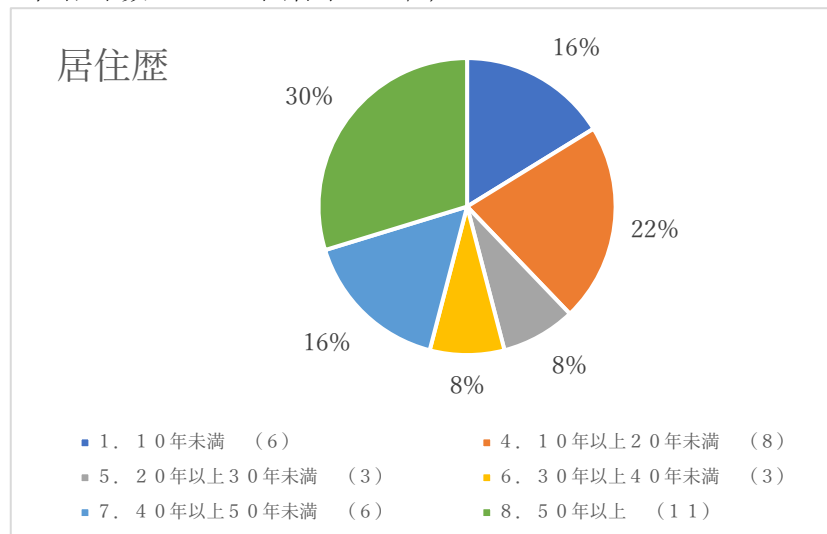
(ウ) 2路線沿線関係住民（沿線の周辺住民（抜け道））

■基礎情報：2路線沿線関係住民（2路線沿線の周辺住民（抜け道））

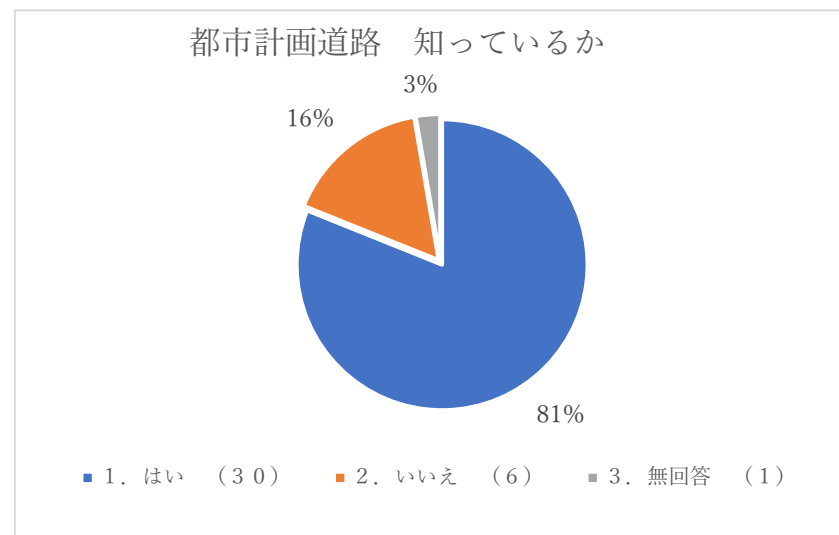
(回答数37／配布数100 回答率37%)



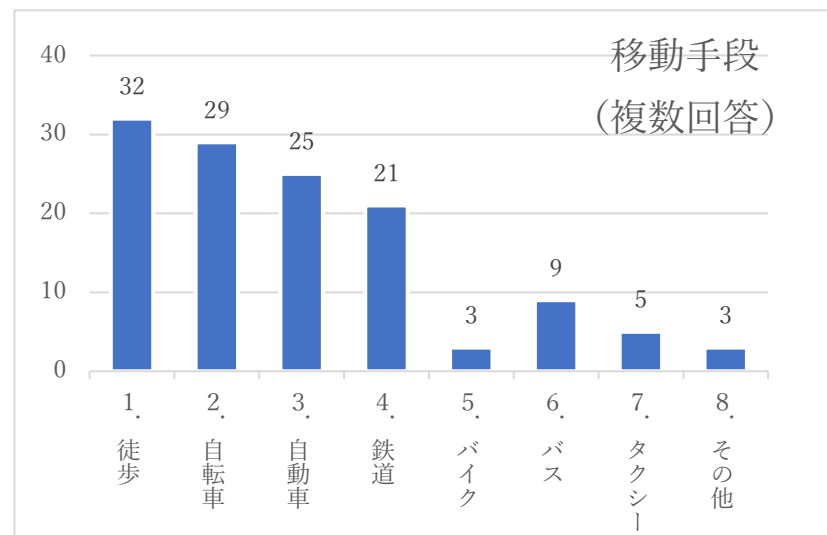
・70歳以上および50歳以上60歳未満の回答が多くあった。



・20年未満、50年以上の回答が多かった。



・都市計画道路を知っている人が8割程度であった。



・主な移動手段は、徒歩が多かった。
・次いで、自転車、自動車、鉄道の順で利用が多かった。

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目

評価項目	適切		不適切		その他 件数	
	件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨		
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	12	<ul style="list-style-type: none"> ・南北方向移動の円滑化に効果 ・三鷹市、国分寺市へのアクセス性が向上 ・細い路地のためスピードを抑えた通行が多い。 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路建設は不要で現状で十分 ・新しい道路による混雑ポイントの発生 ・連雀通りへの既存道路の拡幅を希望 	3
	周辺道路の交通渋滞の解消	9	<ul style="list-style-type: none"> ・ある程度の渋滞は仕方がない。 ・前原坂上と井口新田の渋滞が解消 ・メイン通り等の渋滞解消 	9	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井街道が渋滞しており、坂上交差点で直進の車を遮っている。 ・JR高架化により渋滞解消し不便は無い。 ・車が減少し、将来も新しい道路は不要 	4
	生活道路への通過車両の進入	10	<ul style="list-style-type: none"> ・二枚橋通りでの通学事故が減少する。 ・通り抜け車両が減少し、事故やストレスが減少 ・市道5号線は狭く通学、歩行が危険 	9	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路は利益が少なく危険、通過車両が増加 ・車が減少するため現状で十分 ・一方通行等の対策を考えるべき ・農工大通りでは通学時間に制限をかけるべき 	3
	交通結節点へのアクセス性の向上	13	<ul style="list-style-type: none"> ・調布 IC への既存道路で速度を出す車が減少 ・スピードを出せてしまう道路は危険 ・移動時間は確実に短縮 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・現状で不便はない、効果はない。 ・通過車両が増えると生活に支障が出る。 ・新たな道路は不要 	2
	公共交通不便地域の解消	13	<ul style="list-style-type: none"> ・東町5丁目付近から東小金井駅への徒歩は不便なため、ココバスが東中学校迄あり助かる。 ・民営バスが通る必要性はないが、CoCoバスは有効 ・南側はバス路線が不便 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい道路で公共交通不便は解消しない。 ・バス停や路線の新設は期待できない。 ・CoCoバスがあり不便はない。自然保護が最重要 	2
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	12	<ul style="list-style-type: none"> ・規制を守らない運転手が多い。 ・東大通りの歩道、自転車ゾーンが出来て安心している。 ・歩行者、自転車、自動車が安心して動ける。 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路で危険度が増加する懸念 ・散歩利用が多く、歩道整備しても安全ではない。 ・既存道路を整備すればいいので新たな道路は不要 ・生活道路でスピードを出している車が多い。 	3
防災機能	消防活動困難地域の解消	14	<ul style="list-style-type: none"> ・狭い、渋滞など困難が予想される。 ・二枚橋通り付近で消防車が転回できずにいた。 ・消防活動が楽になる。 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・消防活動困難地域はない。 ・駐車に対して厳しくすべき ・現状で問題はない。 	2
	電線類地中化による安全性の向上	12	<ul style="list-style-type: none"> ・既存道路を改良し電柱地中化を進めるべき ・電柱、家のポスト、垣根はキズだらけ ・電柱撤去で道路幅が広くなり、倒れない安心感 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設より既存道路の電線地中化を優先すべき ・税金の無駄遣いを避け、現状を維持 ・地中化による湧水への影響が心配 	4
	延焼の防止	13	<ul style="list-style-type: none"> ・大通りが完成で火災活動と避難が向上 ・延焼防止に効果がある。 ・住宅基準の話のため道路とは関係がない。 	5	<ul style="list-style-type: none"> ・延焼防止に効果がない ・ゆとりある区域を通る計画のため効果が薄い。 ・新規道路との別問題、個別調査が必要 	3
	震災時の避難路の不足	13	<ul style="list-style-type: none"> ・完成すれば震災、火災、救急全てで良くなる。 ・避難路は広くかつたくさんあった方が良い。 ・メリットが薄い。 	4	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路より生活道路の改善が重要 ・現状で問題ない、部分改善でよい。 	4

防災機能	避難場所等へのネットワーク確保	1 3	—	3	・現状で問題はない。	6
	救急医療活動の支援	1 3	・救急隊員の意見を重視	5	・現状で問題はない。 ・効果はない。	4
	土砂災害警戒区域	1 2	・大雨時の避難警報が出ることが心配	6	・新規道路と土砂災害は無関係 ・はけの森の伐採で生態系と景観に影響がある。 ・現状で問題ない、効果がわからない。	4
空間機能	景観形成	9	・北大通りのような街並が良好であるため期待 ・道路の沿道のきれいな整備を希望	7	・自然環境と住宅地の現状維持を希望 ・生態系を守ることの必要性 ・現状の姿を維持し、緑化を増やすべき。伐採反対	3
	都市緑化	1 0	・小金井は緑が多い（かつて） ・けやき並木は良くなりステキなまちになる。	6	・はけの道や周辺を削っての緑化はナンセンス ・自然維持が重要、現状保存が効果的 ・樹木を伐採して緑化は無意味で現状維持を希望	3
	環境負荷の低減	8	・渋滞解消、事故、裏道の通過減少で良くなる。 ・はけの道の平日の自動車数は多くない。 ・環境改善に効果がある	8	・新規道路は多くの環境に負荷をかける。 ・新しい渋滞ポイント発生と排気ガスが懸念 ・影響を検証すべき	3
	文化的資源の保全、活用、地域活性	1 0	・現在の緑を保存 ・一層の環境破壊対策（特に動物）の検証を希望	7	・利便性のために公園等の自然が破壊される影響 ・道路新設は文化的資源を破壊 ・現状のアクセスで問題なく、新規道路は不要	2

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他 件数	
		件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨		
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化	1 1	・工事による緑地破壊が心配 ・保存樹や生垣の減少が懸念で検証が必要 ・少ない緑地面積が更に減るのは勿体ない。	8	・道路建設でハケの自然が減少 ・緑地面積が減り、生態系が破壊される ・はけの森は連続していることに価値、分断に反対	3
		湧水	9	・新規道路で湧水への影響 ・はけは有数な湧水地、地盤沈下等の影響	9	・道路建設で樹木と湧水が減少し、水脈が遮断される。 ・アスファルトで雨水が浸透せず水があふれる懸念	4
		景観	1 1	・現在の景観を大切にすべき、影響の検証を希望 ・現在の姿が好きで、分断しては台無し。	8	・道路建設で景観と生態系への悪影響が懸念 ・はけの森の連続性と静かな環境が価値を高める。 ・大きく成長した木々を切ることに疑問	3
		地形	1 0	・地形への悪影響 ・自然に手を加えて地形を良くなるのはあり得ない。	9	・環境への悪影響について発信を希望 ・美しい自然が失われ、地球温暖化を進めることとなる地形の改変は戻せない。 ・連雀通りの拡幅の比較検討 ・盛土、切土による水害リスクが増加	4

環境	野川	生物	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ・道路は人間以外の生物に利益を生まない。 ・湧水による生物への影響、道路による変化 ・生物に及ぼす悪影響 	9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備ではなく生物を増やすべき ・生態系のバランスを崩す道路建設は避けるべき ・カワセミや日本ミツバチが心配 ・魚類や底生動物が生存できないので、環境破壊 ・道路工事不要。環境保全第一 	2	
		親水	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ・水辺への悪影響 ・野川と道路が近くなり、気軽に野川に近寄りたくなる。 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・上を車が通るのは望ましくなく、排気ガスも影響 ・遮断されることで水辺空間の生態系が失われる。 ・崖からの湧水がなくなるリスクがある。 	4	
		景観	9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設は景観に悪影響 ・自然をアピールしている小金井に新設道路は不要 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・自然の中に道路が通ることで景観が失われる。 ・道路が通ると景観が大きく損なわれる。 	6	
		水量／治水	1 0	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備に伴う浸水被害が心配 ・はけの湧水による影響 ・宅地開発で自然が破壊され豪雨の被害が深刻化 	8	<ul style="list-style-type: none"> ・調整池近辺での治水の影響が懸念 ・水害や野川の水量・魚類への影響が懸念 ・アスファルト化で野川に水が流れ込む悪影響 	4	
		自然再生事業	1 0	<ul style="list-style-type: none"> ・自然は1度壊したら再生はしない。 ・植物やほ乳類、鳥類、両生類等々への悪影響 ・現状維持すべき 	8	<ul style="list-style-type: none"> ・自然破壊は再生事業に逆行する。 ・動植物約500種類に悪影響を与える。 ・道路拡張で鳥類の生息環境が悪化 	4	
	公園	生物	9	<ul style="list-style-type: none"> ・生物に対する悪影響 ・周辺環境の変化による影響 ・人間以外の生物にメリットがない。 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設は公園の生態系バランスを壊す。 ・自然な状態の貴重な公園の環境に影響 ・カワセミや日本ミツバチ等がいなくなる心配 	2	
		景観	9	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井市の財産である景観の現状維持 ・新規道路で公園の分断等景観が損なわれる。 ・景観は素晴らしい。 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路が縦断し公園の景観が損なわれる。 ・多様な動植物が失われる。 ・現状の景観を維持 	4	
		機能	9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路新設による公園分断のデメリット 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の野球場やバーベキュー広場、子供たちが走り回れる場所など公園機能を壊さないでほしい ・公園面積が削られ、生態系が壊される。 	3	
	都市環境	土地利用	8	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地や公園の分断に伴う検証 ・現在の環境の維持を希望 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・緑が広がっている土地利用が良い。現状が良い。 ・街路樹より自然の植栽が望ましい。 	4	
		環境負荷	7	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路による通過車両の増加による影響 ・車両増加によるゴミの投棄が増加 	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量増加で通学時の事故リスクが高まる。 ・公園周辺の排気ガスや騒音 ・大気汚染、交通事故等のデメリットが多い。 	1	
	文化	生活	コミュニティ	7	<ul style="list-style-type: none"> ・道路によるコミュニティの分断の影響を検証 ・早急な完成で安心な生活を希望 	4	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設は不要 	5
			学校等	8	<ul style="list-style-type: none"> ・道路により通学路を分断するのは問題 ・住宅地に影響し、事故に直結する恐れ ・新規道路により小中学生が安心して通学できる。 	6	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな危険ポイントができ、通学や通園に影響 ・交通量増加で小中学校近辺の安全が懸念 ・子供達が増えているので静かな環境を保全 	3
			住環境	8	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路の通過車両による住環境への影響 ・排ガスや騒音問題が懸念 	7	<ul style="list-style-type: none"> ・東八道路と連雀通りで十分で南北道路新設は不要 ・道路ができることで自然の破壊、公園の縮小、排 	2

文化	生活	住環境	8	・二枚橋通りの歩行者安全問題の早急な解決を希望	7	・気ガス等小金井のいいところを壊してしまう。 ・交通事故やトラブルが増える	2
		街並み	7	・現状維持を希望 ・今の住環境に多数の通過車両が入る影響 ・東町5丁目に素敵な街並みができる。	5	・武蔵野公園と野川公園の美しい街並みが道路で壊れる。 ・高い建物は必要ない。	5
		生産緑地	8	・現状維持を希望、生産緑地への影響	5	・生産緑地が住宅化になり、更に緑が減少する懸念 ・土の大切さが失われることも懸念している。 ・相続税で畑が減っており、残してほしい。	3
	歴史	文化財	9	・小金井市の文化財は宝。次世代に継承すべき ・現状と大差ないのではないか。 ・影響を検証してほしい。	7	・文化財は古くからはけの道の中に建てられており、そこを遮断することはあり得ない。 ・はけの森と野川は人々が利用してきた文化 ・文化財の移動の有無	2
		遺跡等	9	・遺跡等も文化財と同じ考えである。 ・影響を検証してほしい。	7	・遺跡、神社等があるはけの道の遮断はない。 ・遺跡や神社等の有無	2
		地域資源	8	・現状維持を希望、地域資源への影響 ・影響を検証してほしい。	8	・昔からの風情ある地域の街並みを守るべき ・静かで安心できる空間が損なわれる。 ・環境の悪化が進んでいる。	2

■その他

<ul style="list-style-type: none"> ・現状で問題はない。 ・通り抜け道路の調査が必要 ・公園の生態系を壊す道路は必要ない。 ・車利用者は減少するため問題ない。 ・道路が出来たら通り抜け車両は増加する。 ・土地勘のない人が往来しないようにすべき ・人口と人流が増えない未来が想定されている。 ・市内全域で整備して欲しい。 ・歩道の整備ではなく電柱の有無が問題 ・現状で緊急車両の走行が可能 ・道路整備と天災を結び付けてはいけない。 ・現状で問題ないため、道路整備は不要 ・ネットワークより面的なコミュニティ保全の視点を考慮すべき ・大規模災害においては、全てが無意味 ・車両が増加により時間がかかりマイナス効果大きい。 ・ハザードマップなどの自治体情報で十分 ・新たな街並みが必要なのか疑問 ・自然景観を残すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・野川と交差する場所の整備内容が不明のため意見が難しい。 ・東京の中では景観が良いところである。 ・倫理観を重視すべき ・道路の雨水排水計画が不明なため、意見できない。 ・治水は問題ない。 ・自然再生事業の内容が不明なため、意見できない。 ・植物を計画的に再生できる街にせよ。 ・人間以外の生物へ配慮すべき ・現状より増やす必要はない。 ・人工的な開発はすべきではない。 ・人間の経済活動が環境負荷である。 ・何の検証か不明なため、明確に示してほしい。 ・特に意見はない。 ・祭りごとや町内会の活性化を考えるべき ・学校区域の見直しが必要と考える。 ・児童の減少を考えると影響はない。 ・排気ガス、騒音、震動等の悪影響がある。 ・歩くためだけの自然道を確保する。
--	--

- ・維持管理に費用がかかる。
- ・ガソリン車は環境負荷そのものである。
- ・経済観点ではなく倫理観で考えるべき
- ・周辺は住宅地のため、緑地があるか疑問
- ・樹木の根のある土地を増やすべき
- ・樹木のない土地は雨に弱い。
- ・緑が全てなくなるわけではなく、むしろ良くなる。
- ・虫や小動物等の生態系が大事
- ・地形改変の責任は誰がとるのか。
- ・野川を良くすることをすべき

- ・落ち着いた住宅街の街並みが失われる。
- ・生産緑地にはかかっていない。
- ・緑地を増やすべき
- ・道路整備は非文化的活動である。
- ・影響評価や保全の検討をしてほしい。
- ・文化資源の拠点として必要
- ・はけの小径、ムジナ坂等は、昔からはけの道に建てられており、はけの道を遮断することはあり得ない。
- ・歩行者専用の文化道を確保すべき

■自由意見の要旨

- ・現職市長に2路線中止の公約厳守を求める。
- ・自然環境保護と通学の安全を重視する。
- ・道路整備費用の検証が重要
- ・費用を抑えた効果的な方法の検討を求める。
- ・自然と街並み、生物の保護を最優先すべき
- ・災害時等緊急車両が動きやすくなるが、アスファルト増加による新たな災害が懸念される。
- ・新しい東西道路は不要で、既存道路の拡幅を提案する。
- ・カーナビで狭い道路を抜け道に利用する車が増加し、歩行者が危険のため、早急な道路整備を望む。
- ・連雀通りの拡幅検討の結果を公開してほしい。
- ・整備後の交通量予測と将来の車減少の前提として検証し、公表してほしい。
- ・小金井の自然や静かな環境を維持するため、地域を保護してほしい。
- ・意見の公表と各意見への対応や考え方を示してほしい。
- ・経済よりも自然環境を重視し、ビジネス中心の考えを見直すべき
- ・検証するコストが無駄で、道路は不要
- ・JRの高架化により渋滞が軽減されたため、住民の生活を奪う必要はない。
- ・小田急バス路線の復活を希望する。
- ・道路建設計画当時と現在の小金井市の住宅事情は大きく変わっている。
- ・周辺住民が新設道路を望んでいるのか改めて検討が必要
- ・道路整備により防災と安全な街づくりをつくってほしい。
- ・道路整備で便利になるが、自然破壊や排気ガス増加の懸念があり、慎重な対応が必要
- ・都市機能を考慮し、現状の環境維持を優先すべき
- ・財源は市民のためになることに使うべき
- ・道路整備に大いに期待し、早急な計画実行を望む。
- ・道路整備による生活改善は期待できず、行政に改善を求める。

(エ) 近隣の学校関係者（小金井第一小学校、東小学校、南小学校、前原小学校）

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他
		件数	主な意見の要旨	件数	主な意見の要旨	件数
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	6	・連雀通りから国分寺街道は坂もなく行きやすいが、新規道路は坂があるため使用しない。	3	・アクセスの良さより自然環境保護を優先すべき ・市民生活の安心を優先 ・現状のアクセスで十分	1
	周辺道路の交通渋滞の解消	6	・新規道路で渋滞が緩和	2	・地球温暖化や地球全体の環境作りを考えると交通量を減らす方向性の働きかけも必要	2
	生活道路への通過車両の進入	4	—	4	・通学路を走る車両は危険で配慮が必要 ・整備しても通り抜け車両は減少しない懸念 ・宅配業者の危険運転対策	2
	交通結節点へのアクセス性の向上	4	—	4	・移動時間の短縮は不要 ・新規道路の交通量が増え移動時間は変わらない。	2
	公共交通不便地域の解消	5	—	3	・財政面から大規模な道路拡充は不適切 ・東小金井駅から南側は CoCo バスだけで不便 ・CoCo バスが整備されており問題ない。	2
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	7	・連雀通りは歩道がないため、整備により安全性が向上	1	・中町、連雀通りの見通しが悪く自転車利用が危険	3
防災機能	消防活動困難地域の解消	7	・高齢者が増加するため気になる。 ・道が狭くて大変なところもあるので良い。	1	・既存道路が狭いままででは効果に疑問	0
	電線類地中化による安全性の向上	5	・電線地中化により、景観も良くなり、安全性が向上する。	1	・地中化すべき	2
	延焼の防止	4	—	1	・延焼防止は一部であり整備の理由には適さない。	3
	震災時の避難路の不足	5	—	2	・天災については検討が必要だが、わかりにくい。 ・避難路の不足は感じない。	1
	避難場所等へのネットワーク確保	5	—	2	・二中以外は、新規道路の効果は限定的 ・現状で問題ない。	1
	救急医療活動の支援	5	—	1	・現状で不便はなく、時間も短縮しない。	2
土砂災害警戒区域	6	・必要な防災機能は市民の数と規模に対応すべき ・野川近くでは特に必要	2	・むしろ新設道路が被災し通行不能になる可能性 ・はけの辺りは昔から警戒区域で周知されている。	0	

空間機能	景観形成	3	—	6	<ul style="list-style-type: none"> 地域性や風土、魅力を増すものであれば良いが、元々の良さを損なう様な景観形成は必要ない。 武蔵野公園やはけを含む独特な景観が失われる。 美化は良いが、自然破壊は望まない。 	1
	都市緑化	5	<ul style="list-style-type: none"> 駅前や幹線道路で緑化対策を強化すべき 街路樹を整備しても管理が不十分 	4	<ul style="list-style-type: none"> 自然な緑の景観が失われる。 野川の緑を引き続き守ることが重要 	1
	環境負荷の低減	4	<ul style="list-style-type: none"> 車優先ではなく、ヨーロッパのような自転車社会、環境に優しい社会を目指すべき 渋滞の解消に伴い速度があがり事故の増加を懸念 	5	<ul style="list-style-type: none"> 工事完了に数十年かかるなら人口、交通量が減少しているため必要な道路なのか疑問 環境に負荷をかける道路整備は望ましくない。 	1
	文化的資源の保全、活用、地域活性	3	<ul style="list-style-type: none"> 小金井の環境資源や文化を生かす取り組みが活発になるのか、魅力的な場所を市外に発信すべき 	6	<ul style="list-style-type: none"> 都立公園は地域や学校のイベントに活用 市民であれば自転車で武蔵野公園に行くし、遠方からであれば、東八道路を使うはずなので、公園・野川・活用には繋がらない。 現状で十分活用されており、必要ない。 	1

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目		適切		不適切		その他 件数	
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点		
環境	国分寺崖線 (はけ)	緑化	4	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備により緑地が減少するため配慮が必要 緑地面積が変化することに懸念 	4	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備で緑地面積が減少する。 自然により暑さが和らぎ、人の生活に寄与 街路樹では失われる緑を補えない。 	0
		湧水	4	<ul style="list-style-type: none"> 雨水浸透への影響 	3	<ul style="list-style-type: none"> 緑地が減ると地中の保水量が減少 緑が壊され保水できなければ災害の危険が高まる。 	1
		景観	5	<ul style="list-style-type: none"> 景観の分断は生態系が壊れる。 緑や木を保全してほしい。 	3	<ul style="list-style-type: none"> 景観に影響がある。 景観への影響が少ないルートを検証を希望 はけの道一帯の景観が失われる。 	0
		地形	4	<ul style="list-style-type: none"> 地形改変がある 	2	<ul style="list-style-type: none"> はけの掘削による影響、地形の喪失 	2
	野川	生物	6	<ul style="list-style-type: none"> 市外からの車により目に見えない生態系の変化が起り自然環境は小さな部分から広がっていく。 他の生物に影響がある 	3	<ul style="list-style-type: none"> 道路近くに蛍等が生息し生物への影響がある。 魚類や鳥類への生息影響が懸念 	1
		親水	6	<ul style="list-style-type: none"> 水辺は貴重な資源、水辺空間の活発化が重要 水辺空間が変わることは望ましくない。 	3	<ul style="list-style-type: none"> 川辺で散歩や遊んだりできるのは、交通量の少なさによる静かな環境が大切 	1
		景観	5	<ul style="list-style-type: none"> 今の景観の美しさを守るべき 野川に必ず影響がある。 	4	<ul style="list-style-type: none"> 大きな道路が見えると、今の緑地景観を壊す。 市民がリラックスできる環境を考慮すべき 	1
		水量／治水	5	<ul style="list-style-type: none"> 水量も変化する。 	4	<ul style="list-style-type: none"> はけの掘削は水質等に関する影響がある。 工事による地下水脈の変化が懸念 	1

環境	野川	自然再生事業	6	<ul style="list-style-type: none"> ・自然再生事業への懸念 ・生物が戻ってきている。 	4	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量増加は生物の生活に影響がある。 ・自然再生事業、公園・野川周辺の自然環境を壊す。道路整備は逆行している。 ・コンクリート増加は動物、生物に悪影響がある。 	0
環境	公園	生物	4	<ul style="list-style-type: none"> ・目に見えない生態系の変化が起こり、自然環境は小さな部分から広がっていく。 ・何かしらの影響がある。 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・道路工事は水量や植生に影響を与える。 ・武蔵野公園に生息する生態系への影響 ・便利さよりも自然が重要 	0
		景観	4	<ul style="list-style-type: none"> ・自然公園内からの景観を損ねる整備は不要 ・道路は公園の魅力を損ねる。 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・景観、眺望に影響がある。 ・道路が目に入るのは公園の価値を下げる。 	0
		機能	4	<ul style="list-style-type: none"> ・活動へ影響するほどではない。自然環境の保護が最も重要 ・工事期間中の使用制限や事故の懸念がある。 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・公園から道路が見えると利用者の精神面に影響 ・道路により子供たちが利用しにくくなる。 ・自然を壊す計画は時代に逆行している。 	0
	都市環境	土地利用	4	—	1	<ul style="list-style-type: none"> ・美しい環境が道路建設で失われ、自然と住民の親しみを大切にする街作りを参考に検証希望 	2
		環境負荷	4	<ul style="list-style-type: none"> ・通過車両増加による影響 ・大気汚染や騒音のほか、事故リスクの増大 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・東八道路は排気ガスと騒音の影響が大きい。 ・自然豊かな場所を望む住人が多くいる。 	1
文化	生活	コミュニティ	5	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、子どもが安心して暮らせる環境が必要 ・はけの道や公園での活動に影響がある。 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が日常や子どもの活動地区を分断し、多様なコミュニティ形成に影響を与える。 ・はけのエリアの静かな環境が失われる。 	2
		学校等	6	<ul style="list-style-type: none"> ・狭い道が多く、子供への配慮が必要。見通しが良くなる点は評価できる。 ・新規道路を通学路として使う子供もいる。 ・交通量が多い道が増える懸念 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井神社周辺には学校や保育施設が多く、危険が高まり心配 ・子どもたちの安全確保は非常に重要 	1
		住環境	6	<ul style="list-style-type: none"> ・車両増加による事故発生率と想定件数の検証 ・排気ガス増加と健康被害の検証 ・騒音や振動、深夜の騒音の影響の検証 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・静かな住環境が失われることが懸念 ・道路は排気ガスや騒音で日常生活に支障がある。 	1
		街並み	5	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の雰囲気を活かす景観が必要 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・ハケの森の自然豊かな景観が失われる。 	3
		生産緑地	5	<ul style="list-style-type: none"> ・生産緑地を壊す計画なら検証が必要 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模農園への影響 	3
	歴史	文化財	4	<ul style="list-style-type: none"> ・小さな文化財も価値を見直し、守って認知させていくことが重要 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・はけ周辺は文化的遺産として環境を保つべき ・映画の舞台や文学の場面を世に受け継ぐべき 	0
		遺跡等	4	<ul style="list-style-type: none"> ・交神社仏閣も自然環境と共にある。自然破壊は神社仏閣破壊につながる。 ・小金井神社は新規道路に近いため影響がある。 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井神社は地域の中心で、道路で生活圏が分断される。 ・国分寺崖線周辺の環境への悪影響 	1
		地域資源	4	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が大きいと小さな地域資源は崩れる。 ・名所が破壊される懸念 	3	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井市の財産とも言える地域資源 ・多種生物のすみかであり、地域住民の大切な場 ・はけの小路やムジナ坂等の地域環境が失われる。 	0

■その他

- ・各道路で渋滞は違うが、あまり渋滞していないと感じる。
- ・既存道路の通り抜け車両の減少数と、新設道路に出るために進入する車両の増加数を比較検証してほしい。
- ・道路整備によって通り抜け車両は減少しない。
- ・車移動をしないので不明
- ・交通の不便はない。
- ・歩道の有無ではなく、自転車の交通ルールを守らせるべき
- ・車での避難に疑問
- ・学校に隣接する、のどかで牧歌的な風景を失う事による児童への情操面での影響を検証してほしい。
- ・分からない。
- ・高い建物は反対

■自由意見の要旨

- ・新しい道路整備計画への期待と市民の意見尊重を求める。
- ・小金井市民の自然愛と生活の質向上に配慮した検証を希望する。
- ・新設道路は不要で、今の環境を大切にしたい方がよい。
- ・道路建設の財政的な影響の検証と、防犯防災への積極的取り組みを求める。
- ・路線計画の住民負担と恩恵のバランスを検証すべき
- ・新道路建設による市民への影響と外部への効果を考慮してほしい。
- ・小金井市の自然環境と子育て環境を守ってほしい。
- ・将来の交通需要低下を考慮し、既存道路の修繕で対応すべき
- ・道路新設は反対で、将来の人口減少に伴い、再度都市の在り方を議論した方がよい。
- ・現在の自然環境と子どもの生活を守りたい。
- ・既存道路で十分であり、新しい道路の必要性は理解できない。
- ・アンケートの質問内容がわかりにくいので、一般市民にも分かりやすい言葉で質問してほしい。
- ・適切である、適切でないという表現が何を指すのか不明確である。
- ・野川の自然を壊さずまで道路整備が重要か検証してほしい。

(2) 野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング

優先整備路線に関する検証について、野川・調節池（都立公園周辺）利用者にヒアリングを行った。

■実施概要

- ・口頭でのヒアリングとなるため、地図を見せながらアンケート調査を行った。
- ・相手先の回答については匿名性を確保した。
- ・回答数の下限上限を設けず、設問に従い担当者が記載した。

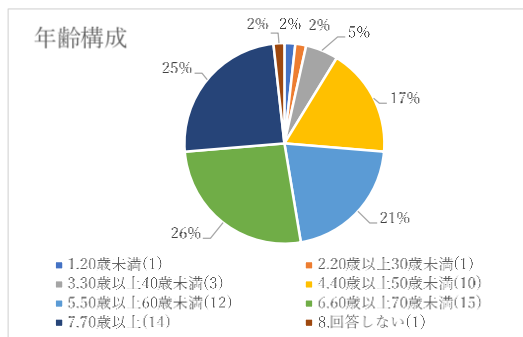
■調査対象

- ・世代性別を問わず幅広い利用者から意見聴取した。
- ・平日、休日（早朝、昼間）の時間帯を分け、利用者層を特定しないようにした。

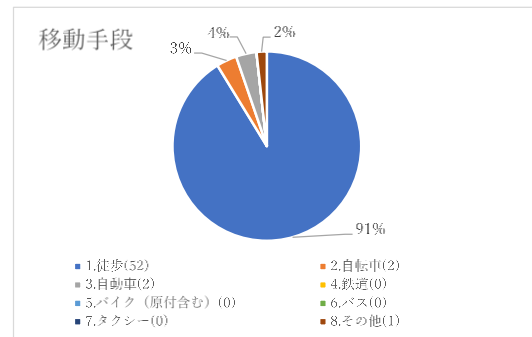
■日時

- ・令和6年10月15日（火） 10:00～12:00 回答数/調査数 7組/8組
- ・令和6年10月16日（水） 6:30～8:30 回答数/調査数 8組/9組
- ・令和6年10月16日（水） 14:00～16:00 回答数/調査数 12組/14組
- ・令和6年10月19日（土） 10:00～12:00 回答数/調査数 30組/42組

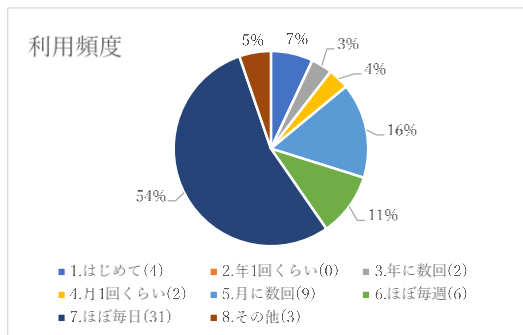
■基礎情報：複数人から聞き取りの場合、代表者からの回答を基に作成



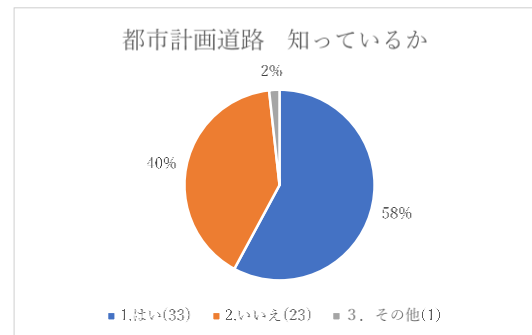
- ・30歳以下の回答が少なかった。
- ・40歳以上の世代の幅広く意見を確認できた。



- ・徒歩による利用者が多かった。
- ・電車、バス、バイク、タクシーによる利用者からの回答がなかった。



- ・ほぼ毎日利用する利用者からの回答が半数程度あった。
- ・月に1回以下の利用者からの回答は少なかった。



- ・知っているという利用者のほうが多かった。

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目

評価項目		意見の要旨
交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・道路ネットワーク機能の強化 ・周辺道路の交通渋滞の解消 ・生活道路への通過車両の進入 ・交通結節点へのアクセス性の向上 ・公共交通不便地域の解消 ・歩行者自転車の安全で円滑な移動支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・連雀通りや東八道路の代替機能となる。 ・南に抜ける道路が少ないので、あった方が良い。 ・周辺道路の渋滞（連雀通り、東八道路、天文台通り）が緩和される。 ・通ると便利になる、天文台通りを利用している。 ・南北の幹線道路がないので整備されると良い。 ・交通量が本当に多いのか気になる。 ・新小金井街道までは通ると便利になる。 ・三鷹市へ繋がるので良い。 ・交通性が上がり便利になる。 ・北は五日市街道で止まるので交通量が変わるのかは疑問 ・国分寺崖線（はけ）の道が通れない、連雀通りより南側に下る道が少ない。 ・道は繋がってこそ意味がある。 ・早く道幅を広げてほしい。 ・抜け道を車で通ると狭いので危ない。 ・自転車走行空間は必要だ。 ・連雀通りが狭いので安全性は高まる。 ・信号機等適切に配置すれば安全だ。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・消防活動困難地域の解消 ・電線類地中化による安全性の向上 ・延焼の防止 ・震災時の避難路の不足 ・避難場所等へのネットワーク確保 ・救急医療活動の支援 ・土砂災害警戒区域 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災性が上がるので良い。
空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ・景観形成 ・都市緑化 ・環境負荷の低減 ・文化的資源の保全、活用、地域活性 	<ul style="list-style-type: none"> ・狭いので広がるのは良いが、昔からの街並みは逆にその風情があるのも良い。 ・整備後の沿線は賑わう。 ・住宅街を通るのは心配だ。 ・自然を壊さないようにやると言っているが可能か。

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目		意見の要旨
環境	国分寺崖線（はけ） 緑化 湧水 景観 地形	<ul style="list-style-type: none"> ・道路によって全部なくなるわけではないなら、あまり自然に影響があるとは思えない。 ・湧水への影響が気になる。 ・水とみどりに影響が出る方が心配だ。 ・部分的な自然であれば、利便性の方が高いと感じる。 ・緑地があることで涼しい、緑地を保全してほしい。 ・国分寺崖線の分断により動物の往来ができなくなる。 ・橋をかけるのは景観的に必要ない。
	野川 生物 親水 景観 水量／治水	<ul style="list-style-type: none"> ・河川（湧水）への影響がなければ良い。 ・生態系へ影響が出る。 ・自然なのが良い。 ・散歩で利用している。

環境	公園	生物 自然再生事業 景観 機能	<ul style="list-style-type: none"> 公園が分断されると良さがなくなる、公園は残してほしい。 公園の維持管理が重要だ。 公園も改良されたものなので、人工と自然がうまく合う。 広い公園だし、ぜひ道路を作してほしい。 公園の中を通るのはもったいない。 生態系へ影響が出る。 公園がなくなるわけではないので、バランスが大切だ。 景観を残してほしい。
環境	都市環境	土地利用 環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> 作るとしても、周辺に利便性があるのか。 交通量が増える。 排気ガスが増加する。 整備されることで騒音が出る、東八道路からの音もある。 整備後の騒音については仕方がない。
文化	生活	コミュニティ 学校等 住環境 街並み	<ul style="list-style-type: none"> 移転後の生活再建等を周辺住民と話し合うべきだ。 交通量が多くなった場合、車が止まるまで横断できない。 バードウォッチングへの影響が懸念される。 道路ができると通学路が変わる。
	歴史	文化財 遺跡等	<ul style="list-style-type: none"> なし

(その他 意見の要旨)	
<ul style="list-style-type: none"> 自然を壊すというのは主観の問題だ。 現状に不便はない、道路は必要ない。 橋をかけるのは良い。 昔の計画であり必要ない。 沿線の方の反対があるので難しい。 反対している人もいるが、野鳥に関して言えば、環境に順応する。 どんな形（地面、トンネル等）で通るのか気になる。 利便性と環境の折り合いのつけ方が問題だ。 行政は50年、100年先のまちを見据えて仕事をしてほしい。 反対する人は道路に近い人が多い。 今後の人口減少も見据えて道路を作してほしい。 道路ができると便利になる。 車を使う身としては便利になる。 環境への影響は気になるが、道路部分だけなら良い。 道路を作るよりも、近くに休める場所等を作っていくべきだ。 ムジナ坂等あるが、高齢者等はココバスを使って暮らしているので不便はない。 車等利用しないのでイメージがわからない。 どちらでも良い。 自然を残しつつ共存できる。 あまり関心はない、直接生活に影響はない。 昔の自然がなくなって寂しい、せめてここだけは残してほしい。 	

(3) 団体ヒアリング

ア ヒアリング期間：令和6年10月3日（木）～11月14日（木）

イ ヒアリング協力要請団体数：49団体

■実施概要

- ・電話（訪問）にて、面談の趣旨を説明した。
- ・説明が難しい場合には、事前に資料を配布し、説明を追加で行った。なお、面談が難しい場合は、アンケート形式での回答が可能か確認し、住民アンケート用の資料を送付した。
- ・相手先の回答については、匿名性を確保した。
- ・事前説明資料に従って、検証の目的、ヒアリングの狙いを確認した。
- ・必要性、合理性に関する項目、評価の視点への意見があるかヒアリングを行った。必要に応じて住民アンケートを用いた。
- ・内容を簡潔にまとめ、ヒアリングした内容を相手に確認してもらった。

■調査対象

- (ア) 運送事業者
 - ・バス、タクシー事業者
 - ・貨物事業者
- (イ) 商工関係団体
 - ・小金井市商工会
- (ウ) 関係管理者
 - ・交通管理者（警察）、道路管理者（市・都）、河川管理者（都）、公園管理者（都）
- (エ) 環境関係団体
 - ・市内で活動している主要な団体
- (オ) 福祉関係者
 - ・小金井市社会福祉協議会
 - ・高齢者団体、障がい者団体
- (カ) 教育及び保育関係者
- (キ) 観光関係者
 - ・小金井市観光まちおこし協会
- (ク) その他
 - ・消防関係

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目

評価項目	意見の要旨
<p>交通機能</p> <p>道路ネットワーク機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3・4・1号線により三鷹市方面へのアクセスが良くなる。 ・ 3・4・1号線は国分寺崖線（はげ）が壊されるのであれば連雀通りを整備した方が良い。国分寺崖線（はげ）で高低差がかなり大きいので構造が大変である。 ・ 3・4・1号線は隣接市でも難航している。3・4・11号線と分けて考えるべきだ。南北方向、東西方向に分けての交通量の検討が必要である。 ・ 3・4・1号線の近隣の整備状況の説明があったが、新小金井街道以西が整備されないと意味がないのではないか。 ・ 3・4・1号線は東八道路とも近く、実感として必要性が感じられない。なぜここに道路を作るのか。本当にここに道路が必要なのか疑問である。 ・ 3・4・1号線は、国分寺崖線（はげ）下を分断してしまう。コミュニティが壊れることは望ましくない。 ・ 3・4・11号線は五日市街道にぶつかるので、五日市街道の整備をやった方が良い。 ・ 3・4・11号線があれば便利。南北方向は渋滞するので3・4・11号線は必要だ。市内は南北の幹線道路の整備が進んでいないので整備されれば便利になる。 ・ 3・4・11号線と府中3・4・16号線の道路整備は違う。府中は生産緑地等買収している。市街地・自然が残されているところとは話が違う。 ・ 連雀通りは狭く危険、怖い。整備・拡幅が必要なのは3・4・1号線ではなく、歩くのも難しい連雀通り。狭隘道路区間の改良こそ注力すべきだ。 ・ 東西方向で困っているのは、連雀通り。連雀の拡幅、歩道整備はいずれにしても必要である。 ・ 小金井市はすでに狭い市の中に小金井街道、新小金井街道という南北の道路を引き受けている。 ・ 道路ができれば利用はするが、なければならないでさほど困らない。 ・ 市内の都市計画道路の整備率は48.8%であり、2路線等の都市計画道路の整備進め、幹線道路ネットワークが構築されると、市内のみならず周辺市へのアクセス向上が図られる。道路整備による効果を検証では、市内の地域的な視点のみならず、広域的な道路ネットワーク構築の視点が必要だ。沿道地域へのアクセスも向上する。
<p>周辺道路の交通渋滞の解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率化や交通が円滑になること等物流への効果・燃料費への効果がある。整備で交通量の分散がされ、公共交通の定時制が確保される。 ・ 3・4・11号線を整備しても、五日市街道が整備されないと渋滞は解決しない。 ・ 新小金井街道・小金井街道の坂あたりは混んでいて渋滞する。信号の制御を改良すれば円滑になる。 ・ 交通量は計画策定時と大きく変わっている。車両は減少しており東京都は過大な予測をしている。 ・ 道路建設計画の交通量予測（東京都）は平成17年以降の25年間（令和12年まで）で約33%増加する前提だ。しかし、令和3年国交省交通センサスによると概ね10～30%減少している。市民独自調査でも小金井市や周辺市の交通量は年々減少している。少子高齢化、人口減少、自動車免許取得者の減少等、今後もこの傾向は続き高度成長期のような右肩上がりの社会・経済情勢ではない。 ・ 渋滞について東京都は最も深刻な渋滞として前原坂上交差点付近7～800mの渋滞を指摘する。しかし、その後数年が経過した今交差点の拡幅・交通量減少を背景に渋滞は軽減する。有志の調査では東京都の指摘する長さから半減、深刻とは言えないレベルとなっている。JR高架後・小金井街道に深刻な渋滞はない。 ・ 少子化も進む中、幹線道路の拡充・新設に力点を置くのではなく、既存の道路、住宅地の道路での歩行者や自転車の安全を考えた道路の改善に力を注ぐべきだ。

交通機能	生活道路への通過車両の進入	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通は、整備によって外部から通過交通を呼び込むことになる。 ・3・4・11号線を作っても地域の生活道路が整備されることはない。 ・市道437号（東町1丁目）、市道573号（東町5丁目）は、二枚橋へ下る市道573号の道幅が狭く、抜け道として生活道路への進入が多いが、狭い部分の改善が必要だ。市道473号線の二枚橋までの開通を検討すべきだ。 ・生活道路への進入車両は監視カメラの設置やAIやコンピュータを活用し改善すべきだ。 ・二枚橋に通じる市道は、交通の難所になっていると東京都は説明しているが、市は子ども通学時の安全確保のために、交通誘導員を配置している。抜け道への対策なら、交通誘導員の配置時間を通学時間に限定せず、土日を含めての配置を検討すべきだ。誘導員の立っている道路の規制には、通行する場合に許可が必要となっている。 ・市内では、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、地域に用いない通過交通が、幅員の狭い生活道路に流入している。 ・2路線をはじめとする都市計画道路の整備を進めることで、生活道路から歩道と車道が分離された幹線道路への交通の転換が図られ、地域の安全性向上が期待される。
	交通結節点へのアクセス性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点が増えると事故が増えるか検討が必要だ。 ・3・4・11号線等の整備で、中央自動車道ICや駅、調布飛行場等につながる幹線道路ネットワークが構築される。
	公共交通不便地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域はない。 ・道路には、バス等の公共交通の導入空間の機能がある。東小金井駅から市外へ出るための幹線道路がなく、バス路線も限られている状況。新たなバス路線（路線バス、コミュニティバス）等の検討が可能となり、公共交通不便地域の解消に寄与することも期待される。利便性が向上する。 ・東小金井駅に出やすくなるバス路線幅員の拡大により運行バスの大型化が図れ、乗り残しの解消が考えられる。 ・交通不便地域への対応は、コミュニティバスが担うもの。今後の高齢化社会ではコミュニティバスの意義が高まる。 ・バス民間新規路線は収益性がないと難しい。現路線の付け替えはありえる。タクシーの配車は容易になる。 ・買い物困難者（関野町、梶野町）への効果も期待できる。
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故発生状況としては2路線周辺の歩行者自転車の事故は特段多くない。事故は幹線道路の交差点に多い傾向だ。 ・人身事故密度の高い住宅エリアで地域を安心して歩くことができない状況とあるが、裏付けデータを開示請求したが存在しなかった。本当に安心して歩くことができない状況なのか。 ・2路線の予定地は、道幅も狭く車がすれ違うのも大変な地域も多いが、逆に車はスピードを上げずにゆっくりと走るおかげで安全な地域。道路ができれば流入する車は増え、危険性が増す。通学路を跨ぐ大きな道路で、子ども達の通学に支障をきたす。信号があっても大きな道路を渡るのは怖い。横断歩道の場所にもよるが、向こう側へ行きにくくなる。 ・3・4・1号線は、大きな道路ができ交通量が増えることで事故も増える、自転車や徒歩の子どもにとっては、危険な環境になる。 ・今までは道が狭いから通らなかった大きな車が通るのが怖い。細い道は歩車分離していなくても、車数は少なく、ゆっくりなので怖くない。歩道ができることだけが安全ではない。 ・散歩コースは、安全性に配慮し考える。新小金井街道は歩車分離しているが、車や自転車も多く危ないので避ける。小さい道の方が安全なので小さい道を選ぶ。 ・朝方は車、自転車、歩行者が学校周辺で多く通行するため、歩車分離できる道路はあった方が良い。歩道ができると安全になる。 ・整備しない場合は、施設表示板を設置すると良い。園児と自転車の事故防止になる。 ・整備する場合、横断歩道の位置・信号の長さも大切。短いと園児カートや高齢者は渡れない。

交通機能	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車については、車道と自転車道の分離や自転車専用道路という選択肢もある。 ・福祉の観点では、坂下と坂上を結ぶなだらかに歩いて行ける道は重要だ。車椅子への配慮も。坂の途中の平場で休憩できると良い。 ・重い障害を抱えている人は、主に車移動となっている。
防災機能	消防活動困難地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・消防活動困難地域は、道路幅員だけでなく進入路が複数あるのか。東八道路側からの進入路の可能性がある。 ・消防活動困難地域（前原町2丁目）は、町内の道の狭さを変えない限り、都道新設の効果は疑問である。 ・消防、救急等の集結、到着時間は、周辺署所の確認も必要だ。 ・混んでいる場合の消火活動は、迂回等様々なルートで行う。 ・幅員が狭くても2t消防車であれば影響ない。消火栓の配置により、道路整備で活動しにくくなることもある。消火栓の設置が大切。ホースが届けば消防活動はできる。 ・既存の道路で考えるため、道路があってもなくても消火活動に問題ない。緊急車両の通行が不可能な狭隘な現道は存在するののか。 ・防災・火災だけを取り出したら、心配だし重要なので、皆それは大事という。道路整備により犠牲になるものの大きさと天秤にかけないと優先順位は出てこない。 ・阪神大震災では、建物の倒壊等により幅員8m未満の道路のほとんどで車両通行が不可能となった。市内は狭い道路が多く、災害時に建物や電柱が倒壊すると道路が閉塞し、緊急車両等の通行や救援救助活動、消防活動が妨げられる。整備と電線類地中化で、円滑な消火・救助活動が可能となり、地域の防災性が向上する。
	電線類地中化による安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井市内は幅員の狭い道路が多く、災害時に電柱が倒壊すると道路が閉塞し、住民の迅速な避難や緊急車両等の救援救助活動、消防活動等が妨げられるおそれがある。都市計画道路の整備と同時に電線類の地中化を着実に進め、災害時に緊急車両等が通行可能な道路ネットワークを確保することにより、地域の防災性向上が期待される。
	延焼の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都は幅員20mでは延燃遮断機能は果たせず、道路両側を不燃物建物とするとしている。 ・道路ではなく、地域コミュニティに密着した避難所の災害機能向上や設備の対災害性の整備向上に力を入れるべきだ。 ・延焼遮断帯は、鉄筋のビルを建てなければ遮断壁にはならず、現在の静かな住宅街と違う街並みになり、それを住民は望んでいない。 ・道路の延焼防止効果が期待されるが、大火の主因となる飛び火には16～18m幅では限界がある。従って、防災面で当該道路に期待できる効果は限られおり、必要性は低い。道路より有効で、優先して取り組むべき防災課題（消化設備・防災倉庫の配置、木造家屋密集地域の対策）は他に山積しており、それらを優先して対策すべきだ。 ・東京都防災会議の首都直下型地震による被害想定だと、多摩直下地震の想定規模（M7.3）の死亡の原因は、揺れによる建物倒壊や地震火災を原因とするものが多い。 ・3・4・1号線（幅員16m）、3・4・11号線（幅員18m）は、沿道の耐火建築物とあわせて火災の延焼を防止する延焼遮断帯の効果を発揮し、災害に強いまちになる。
震災時の避難路の不足	<ul style="list-style-type: none"> ・一時避難所に向かう避難路は徒歩が原則。乗用車での避難はありえないので、震災時の避難路の不足はない。現況の避難経路の周知がより重要だ。道路新設で隔てられる区域の住民の避難区域への移動が遅れる。 ・道路の損壊リスクもあり、今後はドローン等による空路活用が重要性を増す。 ・阪神淡路大震災では、建物の倒壊等により幅員6m未満の道路の6割以上で歩行者の通行が不可能となった。市内は幅員の狭い道路が多く、災害時に建物や電柱が倒壊すると道路が閉塞し、迅速な避難妨げられ。国分寺崖線周辺の道路は、急勾配の坂道や階段を有するため、自力で避難が困難な方の避難方法に留意が必要だ。 	

防災機能	避難場所等へのネットワーク確保	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の道路閉塞を防ぎ、避難や救助救援活動の役割を担うとともに、広域避難場所へのアクセス向上とあるが、広域避難所と広域避難所をつなぐことに意味はない。 ・2路線等の都市計画道路整備により、災害時の市内拠点となる市庁舎や避難場所等へつながる複数のルートを確認することで、地域の防災性向上が期待される。 ・狭隘区間がある連雀通り（緊急輸送道路）と並行する3・4・1号線、緊急輸送道路である五日市街道や連雀通りに加え、4車線道路の東八道路や甲州街道に接続し、多摩地域の防災拠点である立川広域防災基地にもつながる3・4・1号線等の幹線道路ネットワークの形成が災害時の輸送力やリダンダンシーの確保につながる。
	救急医療活動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・市道437号線を開放すれば、救急車両は通れる。 ・救急車の通過台数が増えると、園児のお昼寝に影響がある。 ・多摩地域の高度医療を提供する第三次救急医療施設は8施設(周辺では都立多摩総合医療センター、公立昭和病院、武蔵野赤十字病院等)あるが、市内にはない。高度医療が必要な際は、市外に出る必要がある。都計道整備での幹線道路ネットワーク構築は、各医療施設等まで10分以内に到達可能な区域(カバー率)の向上に寄与する。
	土砂災害警戒区域	<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・1号線は土砂災害で、能登震災のように崖が崩れて道が塞がらないか。昨今はゲリラ豪雨がある。 ・3・4・11号線は、崖地に道路整備して大丈夫か。土砂災害を気にするべきだ。 ・能登地震から幹線道路があると意味がある。水害(冠水・台風)や土砂災害に対して、道路整備によるメリットがあるなら良い。
空間機能	景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ・国交省の道路ガイドラインでは、空間機能を交流・レクリエーション空間、防災・緩衝空間、環境空間としてのオープンスペース機能等としている。ならば、道路設計にあたって道路単体でなく、道路周辺を含む街づくりと一体に検討しなければ意味がない。住民協議が不可欠。これを欠いた計画は計画と言えない。 ・ムジナ坂は、3・4・1号線で、橋構造を見晴らせる場所ができれば、崖線部分を上から見られる。 ・新たな市街地形成ではなく、現在の街並み保全を市民は望んでいる。都市計画上の用途地域はどうなるのか。商業施設、巨大マンションが建つのか。経済力が衰えている中、開発が失敗し空洞化した郊外の他の諸地域も検証すべきだ。 ・街路樹は、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出等様々な役割がある。自然と調和した持続可能な都市を目指す東京グリーンビズの考えも踏まえて2路線等の都市計画道路を整備し、電柱類の地中化や街路樹の植栽等を行うことで、豊かな都市空間の形成が期待される。 ・2路線等の都市計画道路ネットワークの整備により、渋滞による低速走行が改善すると、二酸化炭素(CO2)排出量が削減され、自動車からの環境負荷が低減する。 ・沿道まちづくりは、大手チェーン店ではなく商店街等個人商店とつなげるのが大切。まちの魅力になる。 ・回遊性が大切。高まれば産業振興に結び付く。通過するだけだと商売にならない。 ・東小金井駅に向かう人の流れが増えれば、発展するので商業にとってもメリットがある。 ・坂上と坂下の文化を結ぶ役割にならないか。
	都市緑化	
	環境負荷の低減	
	文化的資源の保全、活用、地域活性	

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目		意見の要旨
環境	国分寺崖線（はけ） 緑化 湧水 景観 地形	<ul style="list-style-type: none"> ・東京における自然の保護と回復に関する条例の国分寺崖線緑地保全地域（指定書保全計画書）に指定されている。 ・国分寺崖線は環境基本軸に指定され、東京都が守ると位置付けている。周辺自治体の国分寺崖線の動きは調べたのか。 ・国分寺崖線は長い時間をかけ形成された崖線で、歴史・文化・グリーンベルトとしての価値がある。 ・建設計画地域は、自然再生推進法（国）、自然の保護と回復に関する条例（東京都）に指定され極めて豊かな自然と生態系に恵まれた場所。市の貴重な財産。市民憲章・基本構想でも重要性と保全を掲げている。 ・みどりは小金井の宝。崖線の緑減少対策の仕組み、法的な対策が必要だ。 ・緑被率の変化等、環境空間的な評価も行うべきだ。道路は災害対応で必要だろうが、みどり・住環境を壊してまで本当に作らないといけないのか。必要なのか。 ・自然環境、特に国分寺崖線（はけ）の樹木を失うと景観等に影響が大きい。景観を失うことのない整備が必要だ。 ・自然・生態の破壊は、元に戻すことのできない大きな損失。野川、国分寺崖線（はけ）を分断する影響は大きい。見えない価値が壊れる。 ・木を切っても街路樹を植樹するので、緑被率は変わらないと東京都から説明を受けたが、同じみどりでも街路樹と雑木林のみどりは異なる。雑木林には生き物が生息し、循環・サイクルがある。緑被率だけでは測れない価値がある。大切な国分寺崖線（はけ）を残し守っていききたい。 ・2路線の整備では、崖線の樹木への影響も勘案して道路構造等を検討するとともに、構造物がない区間では街路樹の植栽を行う等、できる限りみどりの維持や緑化に努めることで、環境に配慮した道路整備が可能となる。 ・3・4・1号線の整備にあたっては、崖線の地形の連続性等に配慮した道路構造等を検討が必要だ。3・4・11号線の整備にあたっては、地形の改変による影響に配慮した道路整備が可能なのか。 ・オオタカ（猛禽類）がいるのは、生物多様性があるということで重要だ。評価を検討すべきだ。営巣地が周辺にある。 ・環境省自然共生サイト（国分寺崖線沿い：日立中央研究所、学芸、ICU+国分寺市）が参考になる。 ・環境概要調査報告書（東京都）で、自然環境への影響が指摘された。また、オオタカ等の猛禽類保護のために環境省が定めた猛禽類保護の進め方（改訂版）（平成24年12月）に基づき、東京都が実施した調査概要においても、問題点の指摘に留まり、具体的保護策については皆無に近い状態だ。 ・国分寺のマンション建設で、国分寺崖線（はけ）の湧水が全国的なニュースになったので考慮すべきだ。 ・新小金井街道の警察署の近くのトンネル整備で湧水が遮断されたと聞く。地下水が変化すれば、湧き水に影響がある。 ・国分寺崖線（はけ）では、武蔵野段丘面を流れる地下水の一部が湧水となり、湧出していると認識している。2路線の整備にあたっては、雨水浸透による地下水の涵養に配慮するとともに周辺の地下水の流れや地下水位等への影響を配慮した道路構造等を検討することが必要と考える。 ・東京の湧水マップの市内の主な湧水（都立野川公園蛭池流入口、野川公園、美術館の森緑地の3箇所）は、いずれも2路線からは離れた位置にあると認識している。
	野川	<ul style="list-style-type: none"> ・野川は湧水が100%の川。昭和に水質が悪化したが、市民や東京都により水質が改善した。自然豊かな風景を維持している。 ・東京都建設局3部署の環境報告書で、野川生物調査委託、3・4・11環境調査、武蔵野公園生物多性保全計画等でリスクの考察がある。自然の保全計画は明確でなく、工事による悪影響の検証が大切だ。 ・野川と周辺の地下水脈の調査。野川、国分寺崖線（はけ）、湧水の水量、生きもの影響が心配。排気ガスと騒音が今の環境を壊し、動植物・生態系が一挙に崩壊する。

環境	野川	<p>生物 親水 景観 水量／治水</p>	<ul style="list-style-type: none"> 野川のように草原、野川が複合した環境は他にない。森、草原、川という環境が相乗効果を生み、豊かな生態系を作り出している。カワセミが魚をとる、カモやサギがいる美しい環境。この風景の美しさは観光資源になる。市内でもこんなにも人を呼べる場所はない。シダレ桜の名所で、春は川沿いを散歩する人が多い。 野川での活動は、ザリガニとり、石を積んで流す実験遊び（子どもにとって水でものが流れるのは驚きに満ちた経験）等、子ども達の水遊びの場である。 ほとるの自生が見られるようになった。橋ができる計画だが、河原で遊ぶ時の雰囲気は変わる。 小金井で子育てがうまくいっている理由は野川があること。自然の中で子育てをすることで、新しい環境意識が育つ。 野川で、はげの学校プロジェクトがある。野川を健康のために歩いている人の生きがいに影響する。 洪水災害の発生の防止軽減を図るため河道改修が行われ、現在は、都民が身近に水とみどりにふれあい、憩えるよう水辺環境に配慮した整備が行われていると認識している。 3・4・1号線は新小金井街道の東側で野川と交差する計画となっており、整備にあたっては、道路周辺の環境に配慮した道路構造等を検討することが必要だ。 3・4・11号線の整備にあたっては、道路周辺に生息する動植物の調査結果を踏まえた道路構造等を検討することで、野川に生息・生育する動植物に配慮した道路整備が可能である。水辺空間・調和のとれた景観に配慮した道路構造等を検討することで、野川の水辺空間での活動に配慮した道路整備が可能である。
	公園	<p>生物 自然再生事業 景観 機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都立武蔵野公園（雑木林・草原・野川の湿地という恵まれた自然環境を備えている）は開園60周年。以前は自然公園という名称。一般的な公園とは趣が異なり、静かで、自然のままに近い風情を楽しめる公園。全国27か所、都内では唯一の自然再生推進法に基づく自然再生事業もある。国分寺崖線、湧水、野川、湿地、草地等による豊かな生態系を東京都、市、市民が協働して保全、維持している。植物の70%近くが在来種で、植物、昆虫、野鳥等に多くの重要種が存在し、猛禽類も生息する豊かで貴重な生態系。道路ができれば、この生態系のバランスは崩れ、生息できなくなる動植物はかなり多い。 閉鎖管理地（国分寺外線樹林保全地区）はほとる村が管理しており、3・4・11号線にかからないか確認すべきだ。 生物多様性に影響を与えるリスクを環境報告書に載せているが、レッドリスト保全の担保、保全計画はあるのか。 小金井が誇る武蔵野の面影を残す自然豊かな景観、豊かな生態系に、通過交通量による騒音、排ガスは悪影響を及ぼす。都市化が進んだ市街地であって、人工物の多い都市型の公園ではなく、里山の雰囲気が残る貴重な公園であり最大限保全すべきだ。憩いの場である。 原っぱでは、草が風にたなびく様や今の時期だとススキやジュズダマ、ガマの穂が落ちる等を見て、子どもは興奮しハットする経験をする。 3・4・1号線は武蔵野公園の一部と交差する計画となっており、整備にあたっては、道路周辺の環境や武蔵野公園に必要なレクリエーション機能、防災機能、環境保全機能や景観形成機能の維持に配慮した道路構造等の検討が必要だ。 障害を抱えている人にとって、静かで落ち着いた武蔵野公園の環境は大切だ。 3・4・11号線の整備にあたっては、交差する武蔵野公園と調和のとれた景観となるよう、道路構造等を検討が必要。道路周辺に生息する動植物について調査し、結果を踏まえた道路構造等を検討することで、武蔵野公園に生息・生育する動植物に配慮した道路整備が可能。交差する武蔵野公園に必要なレクリエーション機能、防災機能、環境保全機能、景観形成機能の維持に配慮した道路構造等を検討し、必要に応じた代替機能の確保が必要と考えられる。 東京で唯一の自然再生事業として評価が高い。自然再生事業への物理的（湧水、地下水脈、空気、振動、動植物の生態系）な影響がある。

環境	公園	<p>生物 自然再生事業 景観 機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然再生事業の地区に影響がないような計画の変更は検討できないか。ほたるの復活、自然発生はここだけ。ここは奇跡のような場所だ。 ・野川第一調整池では、自然再生事業として、ため池、田んぼ、水路等が整備されており、現在も維持管理やモニタリング活動が行われていると認識している。3・4・11号線の整備にあたっては、自然再生事業による整備箇所への影響や周辺に生息する動植物への影響に配慮した道路構造等を検討することが必要だ。 ・子どもの居場所、コミュニティになっている。 ・市民活動場所にしたのは、川×原っぱ×樹という自然が残っており子どもに残したい環境だから。金色に波打つ川、原っぱ、風と草の素晴らしい景色である。 ・野球グラウンドがなくなる。 ・公園に車で早く行って楽しむという側面もあるが、ゆっくりと歩いて楽しむという楽しみ方もある。 ・3・4・11号線の橋梁案は高架下が暗くなる。空が減り圧迫感が出るのが心配。西武線に沿わせば、折り合いが付くのではないか。 ・武蔵野公園や野川公園を横断する東八道路周辺は、道路が平坦でかつ両側が堤状であるが、騒音と排気ガスで公園環境が悪化している。3・4・11号線は、地形上登降坂車線となるため、車の騒音・排気ガスの影響は各段に酷くなり、広範囲にわたり公園環境は破壊される。
	都市環境	<p>土地利用 環境負荷</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市環境として、温暖化の問題がある。微気象、都市排熱、ヒートアイランドについて検討が必要だ。 ・地域住民にとって恩恵はない。通過車両台数増、騒音、排気ガス、振動、交通事故が増、静寂な住環境でなくなる。 ・住宅地だったところに車が入ることで、排気ガス、騒音、振動等の環境負荷が気になる。整備後は、車が流入するので排ガスで環境への影響がある。 ・自動車交通からの排出ガスにより、大気汚染物質（二酸化窒素や浮遊粒子状物質）の濃度に変化が生じるが、周辺の自動車排出ガス測定局における主な大気汚染物質の濃度は、環境基準を達成していることから、本路線を整備した後の沿道地域においても環境基準を達成するものと考えられる。 ・道路が近くにいることによる騒音の問題がある。 ・東八通り側の騒音は、マンションが防音壁の代わりになっているのか、さほど気にならない。 ・自動車交通により、振動・騒音が生じるが、周辺の同様な道路の騒音調査結果は、環境基準を達成していることから、2路線整備後の沿道地域においても環境基準を達成するものと考えられる。また、周辺の同様な道路における振動調査結果についても、同様に要請限度を超過しないものと考えられる。 ・道路構造によって、例えば、橋の場合には野鳥への影響や日蔭による植物の生態系、平面であれば地下水脈等への影響が心配だ。 ・東京の温室効果ガス排出量の87.6%は二酸化炭素（CO₂）であり、運輸部門が東京における二酸化炭素（CO₂）排出全体の16.4%（令和3年度）を占める。
	文化	生活

文化	生活	コミュニティ 学校等 住環境 街並み 生産緑地	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道や信号機の設置位置によっては、通学路が遠くなる子どももいる。子ども達の交通事故の危険度が増す。 ・学校によっては道路整備によって、緊急時の経路の確保ができ、防災機能の向上が見込まれるところもある。 ・通学路のおお坂は道幅が狭く一方通行でない上に歩道空間がないため非常に危ない。はけの道は狭く危険で、見通しの悪い交差点が多い。 ・歩道と車道が分離された幹線道路が整備されることで、児童や生徒の安全で円滑な移動環境が確保されるため、通学路としての利用も考えられる。周辺の通学路の利用実態を把握し、交通管理者とも協議の上、適切な横断施設の設置の検討が必要だ。 ・3・4・1号線で武蔵野公園や野川の生態系が変わると学習への影響が懸念される。野川は生き物観察として学校の学習の教材である。環境学習が評価項目にあった方がよい。 ・保育園の立場では、近くに大きな道路があるのは、騒音もあり落ち着かない環境だ。 ・子どもが毎日利用する散歩道・登降園の幅は、車の往来・騒音・空気汚染が心配だ。 ・保育園の散歩は、花を摘んだり、鳥の声を聞きながら、車通を避けて神社から野川沿いをクジラ山まで歩く。 ・子どもは自然の中で受け取って学んでいる。子どもは自然から学ぶのでここに作った。 ・子どもの発達面では道草は良い体験。この周辺には、そうした道遊びができる自然環境や人との関わりが残っている。見守る人が道すがらにいるそんなコミュニティがある。真っ直ぐに正しく早く行くだけが全てでないという価値観がある。2路線周辺には子どもにとって必要な、自然環境や人との関わりがある。 ・3・4・11号線の計画地に墓地がある。 ・環境が良いから小金井が選ばれている。はけの自然環境・閑静な居住環境。道ができると街並みも変わる。道路だけではない2次的な影響も気になる。今の景観・環境が壊れるのが心配。子ども達を散歩にだす時の配慮は増える。 ・東町5丁目は高齢者が多い地域。道路は不要。退き・移転する住民への補償は充分でなく生活の再建・負担が大きい。 ・生産緑地（営農者）の意見聴取は大切。府中等市外から園児が芋掘りに来る農園もある。野菜を学校に卸している。 ・はけの小路の畑によく行く。子ども達にとってはこのままが良い。小金井が誇れる貴重な自然がここにある。 ・現況交通量が少ないので空気が良く、音がしないので静か。今のままの自然が良い。このままとっておいてほしい。 ・栗林（はけの小路の生産緑地）には、早く行くではなくて、歩く楽しさがある。アニメの舞台である。 ・生産緑地と交差する場合は必要な手続き等を行うとともに、構造物がない区間では街路樹の植栽を行う等、できる限りのみどりの維持や緑化に努めることが必要だ。
	歴史	文化財 遺跡等	<ul style="list-style-type: none"> ・2路線地域は、市中でも特に自然が豊かで、環境に惹かれ中村研一がアトリエを構え、作家・大岡昇平が滞在。アトリエははけの森美術館となり、周辺の生産緑地や「はけの小路」、野川と長閑な風景を形成し映画のモデルになった。市が世界に誇る風景。「はけの小路」の半分が道路予定地で残念。都と市は積極的にこの文化的環境の保全に努めるべき。はけの森美術館への影響が心配だ。 ・文化資産を評価の対象とすべき、地域と文化活動の関係性 ・遺跡が多いので発掘はしっかりと。3・4・11号線周辺6カ所の遺跡、市・都の環境調査資料（文化資産）の確認を ・ムジナ坂には暗さがある。明るくないところに見える伝承がある。明るいだけが価値ではない。 ・武蔵野独特の美しい景観・風情を愛して多くの文人、芸術家が活躍。文化を大切にし伝統を引き継ぐ市民活動も盛ん。

(その他 意見の要旨)

- ・武蔵野公園、はげ、野川の豊かな自然が野川公園ともつながる連続性と広い面積を保つことで、都市の中で人々の心を和ませる貴重な空間。コロナ禍でも広々とした空間を歩いて過ごすことで心の平穏を保てた人は多かった。豊かな生態系があってこそその環境。都市の自然は人間のためにも必要だ。
- ・地球環境の危機が課題の今、恵まれた自然を破壊することに合理性はなく、都心に近く自然に恵まれた特徴を存分にいかし、その機能を発揮すべきだ。
- ・三位一体である国分寺崖線(はげ)、野川、雑木林。小金井の特徴であるみどりは貴重。水が身近にある景観の保全が必要だ。
- ・国分寺崖線(はげ)、野川、公園一帯は小金井で最も良い所。市の財産。中々ない素晴らしい自然環境。そっとしておいてほしい。
- ・地球温暖化が進行しているため、みどりの喪失は避けるべきだ。小金井にはみどりの宝が存在する。
- ・自然環境に影響がないなら、整備される道路があるのは安全だ。
- ・小金井を選んで住んでいる人の価値観を考慮すべきだ。人のぬくもりを感じるもの、時間を経ているもの、自然・小さいものの価値もある。
- ・人口減少、高齢化の社会に向かい価値が多様化する中で、車社会・利便性の追求で良いか。
- ・どういう構造でつくるか、CGによるシミュレーションをしてほしい。市民への説明会があると良い。
- ・評価の仕方について、必要性の項目が必要ないという考えや効果だけでなくデメリットも合わせて、評価ができた方が良い。必要ないという人はどうすれば良いのか。ゼロ・オプションの検討。欧米の道路計画ではそうになっている。作らない効果についても項目として検討すべきだ。
- ・近隣の大学等にも協力を働き掛けた方が良い。市民参加型の調査(湧水や生態系)が可能か。
- ・本ヒアリングは環境アセスのスコوپिंगと想定して良いか。
- ・項目について、現況の状況が的確にいかされているか検証すべきだ。
- ・必要性は効果がある前提の項目になっていないか。市民に平たく聞くと、あった方が良いよねとなる。誘導質問が多く道路建設に導こうとしている。
- ・調布市では市民参加の環境調査で準絶滅危惧種が多数確認され、保護に値するという結論が出た。調布市の品川通り路線は、第三次優先整備計画で選ばれていたが、調布市が環境調査に基づき転換したことで第四次優先整備計画前に凍結された。結果、第四次優先整備計画からは落とされた。
- ・第四次事業化計画において、小金井の2路線を優先整備路線に選定する経過が不明。今回市検証にかかわる経過資料、第1次検証、第2次検証で市民、各団体のアンケートをはじめ全ての資料公開されることを要望する。結論だけを示すようなことは避けてほしい。
- ・3・4・11号線は60年前に住民で決定されたもの。手続きに法律上の疑義がある。違法な決定に基づいた道路計画は見直すべきだ。
- ・小金井市民の民意は、2路線は不要という意見が多数なのはこれまでのパプコメ、アンケート、市議会決議、選挙結果、市長公約にも明らか。検証するまでもなく2路線が不要。東京都がこれ以上進めないうちに、市は道路は必要ないとはっきりと伝えてほしい。市長は公約の道路反対という姿勢を。東京都に対して具体的な行動(公文書)を。市長の公約(R5年に東京都へ都計道の事業化中止要望書を提出)に市検証が必要なのか疑問だ。
- ・東京都は道路概略検討(R4年12月)報告書の道路事業の生態系、環境の影響、道路構造案を部分非開示にして、市民、小金井市とも共有せず、2年間密室で検討した。東京都の各種環境調査、ほたる村等環境団体の調査に加え、道路概略検討報告書の全面開示を求め、生態系と環境の貴重さについて専門家チームによる分析評価をしてほしい。またオープンハウスで明らかになる道路構造による影響について専門家による知見を明らかにしてほしい。市検証が終わり市民との共有するまで、事業化の手続きをしないよう、東京都に求めてほしい。
- ・第四次事業化計画は、地域安全の向上、自動車交通の円滑化を主な理由としているだけで、都市環境に与える影響については検討した様子がない。