

## 都市計画道路（優先整備路線の2路線）について

都市計画道路についてお聞きします。別冊の【参考資料】を参照していただき、以下の設問に回答してください。

Q1：優先整備路線の2路線について、ご存じでしたか。どちらかに○をつけてください。

（ 知っていた ・ 知らなかった ）

Q2：2路線を整備することについてどう思いますか。そう思う項目にチェック☑を入れてください。（複数選択可）

| 設問 |  | 3・4・1号線                  | 3・4・11号線                 |
|----|--|--------------------------|--------------------------|
|    |  | (資料②)<br>そう思う            | (資料③)<br>そう思う            |
| 1  | 道路の広域ネットワークが形成され、緊急車両（救急車・消防車）の到着時間や市外の救命救急センターへの到着時間が短縮される。【資料①】              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2  | 国分寺崖線（はげ）などの既存の自然や文化財が失われる。<br>【資料②、資料③】                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3  | 都立公園（小金井公園、野川公園、武蔵野公園）の日常の利用がしやすくなる<br>とともに、災害時に避難場所（公園、学校など）へのアクセスが向上する。【資料①】 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4  | 既存道路の拡幅ではないため、道路整備に莫大な費用と時間がかかる<br>（費用は東京都が全額負担）。                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5  | 車道と歩道を分離することで、安全に歩行（車いす・点字ブロックの<br>設置）することができる。                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6  | 工事中、長期間にわたり騒音や振動が増え、通行時の危険箇所が増える。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7  | 狭い道路を抜け道として使う自動車が減り、交通事故の危険性が少なくなる。<br>【資料③】                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8  | 昔からの街並み、武蔵野公園や野川周辺（ムジナ坂やはげの小路など）<br>の景観が変わる。【資料②】                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9  | 電線などの地中化により、街並みが整理され、日常生活に必要な店舗<br>などが建てられるようになる。                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10 | 道路建設によって住民の立ち退きや、町会や自治会などの既存の地域の<br>コミュニティが分断される。                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | 小金井街道や新小金井街道の渋滞が緩和されることにより、二酸化炭<br>素排出量が削減され、地球温暖化防止に貢献できる。                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 | 大型車両が通行可能となり周辺への騒音や振動が発生する。  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | 都市計画道路が完成することで大規模火災時の被害拡大防止となる<br>延焼遮断帯（都が指定）が形成できる。                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 | 道路建設によって、国分寺崖線（はげ）や湧水、野川の多様な生態系<br>に影響を及ぼす。                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15 | 自由記入欄  |                          |                          |

アンケート集計結果

3・4・1号線

| 設問   | 全体    |       | Q1              |       |                 |       |               |       |
|--|-------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|---------------|-------|
|  | 903 人 |       | 318 人<br>35.2 % |       | 501 人<br>55.5 % |       | 84 人<br>9.3 % |       |
|  | 件数    | %     | 件数              | %     | 件数              | %     | 件数            | %     |
| 1. 道路の広域ネットワークが形成され、緊急車両(救急車・消防車)の到着時間や市外の救命救急センターへの到着時間が短縮される。          | 477   | 52.8% | 130             | 40.9% | 313             | 62.5% | 34            | 40.5% |
| 2. 国分寺崖線(はけ)などの既存の自然や文化財が失われる。   | 472   | 52.3% | 226             | 71.1% | 223             | 44.5% | 23            | 27.4% |
| 3. 都立公園(小金井公園、野川公園、武蔵野公園)の日常の利用がしやすくなるとともに、災害時に避難場所(公園、学校など)へのアクセスが向上する。 | 294   | 32.6% | 71              | 22.3% | 199             | 39.7% | 24            | 28.6% |
| 4. 既存道路の拡幅ではないため、道路整備に莫大な費用と時間がかかる(費用は東京都が全額負担)。                         | 515   | 57.0% | 219             | 68.9% | 266             | 53.1% | 30            | 35.7% |
| 5. 車道と歩道を分離することで、安全に歩行(車いす・点字ブロックの設置)することができる。                           | 407   | 45.1% | 110             | 34.6% | 267             | 53.3% | 30            | 35.7% |
| 6. 工事中、長期間にわたり騒音や振動が増え、通行時の危険箇所が増える。                                     | 398   | 44.1% | 170             | 53.5% | 203             | 40.5% | 25            | 29.8% |
| 7. 狭い道路を抜け道として使う自動車が減り、交通事故の危険性が少なくなる。                                   | 300   | 33.2% | 77              | 24.2% | 201             | 40.1% | 22            | 26.2% |
| 8. 昔からの街並み、武蔵野公園や野川周辺(ムジナ坂やはけの小路など)の景観が変わる。                              | 514   | 56.9% | 236             | 74.2% | 250             | 49.9% | 28            | 33.3% |
| 9. 電線などの地中化により、街並みが整理され、日常生活に必要な店舗などが建てられるようになる。                         | 326   | 36.1% | 87              | 27.4% | 213             | 42.5% | 26            | 31.0% |
| 10. 道路建設によって住民の立ち退きや、町会や自治会などの既存の地域のコミュニティが分断される。                        | 343   | 38.0% | 162             | 50.9% | 157             | 31.3% | 24            | 28.6% |
| 11. 小金井街道や新小金井街道の渋滞が緩和されることにより、二酸化炭素排出量が削減され、地球温暖化防止に貢献できる。              | 228   | 25.2% | 52              | 16.4% | 161             | 32.1% | 15            | 17.9% |
| 12. 大型車両が通行可能となり周辺への騒音や振動が発生する。  | 405   | 44.9% | 192             | 60.4% | 193             | 38.5% | 20            | 23.8% |
| 13. 都市計画道路が完成することで大規模火災時の被害拡大防止となる延焼遮断帯(都が指定)が形成できる。                     | 310   | 34.3% | 84              | 26.4% | 207             | 41.3% | 19            | 22.6% |
| 14. 道路建設によって、国分寺崖線(はけ)や湧水、野川の多様な生態系に影響を及ぼす。                              | 502   | 55.6% | 234             | 73.6% | 244             | 48.7% | 24            | 28.6% |
| 無回答  | 78    | 8.6%  | 2               | 0.6%  | 43              | 8.6%  | 33            | 39.3% |
| 計  | 5,569 | -     | 2,052           | -     | 3,140           | -     | 377           | -     |

3・4・11号線

| 設問   | 全体    |       | Q1              |       |                 |       |               |       |
|--|-------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|---------------|-------|
|  | 903 人 |       | 318 人<br>35.2 % |       | 501 人<br>55.5 % |       | 84 人<br>9.3 % |       |
|  | 件数    | %     | 件数              | %     | 件数              | %     | 件数            | %     |
| 1. 道路の広域ネットワークが形成され、緊急車両(救急車・消防車)の到着時間や市外の救命救急センターへの到着時間が短縮される。          | 404   | 44.7% | 136             | 42.8% | 244             | 48.7% | 24            | 28.6% |
| 2. 国分寺崖線(はけ)などの既存の自然や文化財が失われる。   | 412   | 45.6% | 194             | 61.0% | 195             | 38.9% | 23            | 27.4% |
| 3. 都立公園(小金井公園、野川公園、武蔵野公園)の日常の利用がしやすくなるとともに、災害時に避難場所(公園、学校など)へのアクセスが向上する。 | 304   | 33.7% | 90              | 28.3% | 199             | 39.7% | 15            | 17.9% |
| 4. 既存道路の拡幅ではないため、道路整備に莫大な費用と時間がかかる(費用は東京都が全額負担)。                         | 428   | 47.4% | 195             | 61.3% | 209             | 41.7% | 24            | 28.6% |
| 5. 車道と歩道を分離することで、安全に歩行(車いす・点字ブロックの設置)することができる。                           | 350   | 38.8% | 105             | 33.0% | 221             | 44.1% | 24            | 28.6% |
| 6. 工事中、長期間にわたり騒音や振動が増え、通行時の危険箇所が増える。                                     | 345   | 38.2% | 154             | 48.4% | 167             | 33.3% | 24            | 28.6% |
| 7. 狭い道路を抜け道として使う自動車が減り、交通事故の危険性が少なくなる。                                   | 385   | 42.6% | 128             | 40.3% | 238             | 47.5% | 19            | 22.6% |
| 8. 昔からの街並み、武蔵野公園や野川周辺(ムジナ坂やはけの小路など)の景観が変わる。                              | 434   | 48.1% | 196             | 61.6% | 210             | 41.9% | 28            | 33.3% |
| 9. 電線などの地中化により、街並みが整理され、日常生活に必要な店舗などが建てられるようになる。                         | 263   | 29.1% | 80              | 25.2% | 169             | 33.7% | 14            | 16.7% |
| 10. 道路建設によって住民の立ち退きや、町会や自治会などの既存の地域のコミュニティが分断される。                        | 292   | 32.3% | 140             | 44.0% | 132             | 26.3% | 20            | 23.8% |
| 11. 小金井街道や新小金井街道の渋滞が緩和されることにより、二酸化炭素排出量が削減され、地球温暖化防止に貢献できる。              | 201   | 22.3% | 59              | 18.6% | 132             | 26.3% | 10            | 11.9% |
| 12. 大型車両が通行可能となり周辺への騒音や振動が発生する。  | 360   | 39.9% | 173             | 54.4% | 166             | 33.1% | 21            | 25.0% |
| 13. 都市計画道路が完成することで大規模火災時の被害拡大防止となる延焼遮断帯(都が指定)が形成できる。                     | 264   | 29.2% | 85              | 26.7% | 164             | 32.7% | 15            | 17.9% |
| 14. 道路建設によって、国分寺崖線(はけ)や湧水、野川の多様な生態系に影響を及ぼす。                              | 457   | 50.6% | 208             | 65.4% | 219             | 43.7% | 30            | 35.7% |
| 無回答  | 119   | 13.2% | 10              | 3.1%  | 73              | 14.6% | 36            | 42.9% |
| 計  | 5,018 | -     | 1,953           | -     | 2,738           | -     | 327           | -     |

設問15：自由記入欄の主な意見

| 分類     | 主な意見   |
|--------|--|
| 2路線の計画 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備は反対・撤回・見直し・望まない</li> <li>・道路を増やす理由、必要性を感じない・メリットがない・検討内容を知りたい</li> <li>・多摩地区特有の地形、小金井の良さが損なわれる</li> <li>・60年前の計画は疑問に思う</li> <li>・他に指定すべき路線がある</li> <li>・五日市街道が問題なので効果が薄い</li> <li>・道路は自然を守る計画にして欲しい</li> <li>・武蔵野公園を分断するルートを変更してほしい・なぜ公園の中に道路をつくるのか分からない</li> <li>・通学路もあるので、子供への影響もある</li> <li>・計画の是非の集約は出来ているのか</li> <li>・丁寧な説明が必要</li> <li>・実現は難しいのではないのか</li> <li>・事業化を推進・賛成・実現してほしい・メリットがある・住民のために良い・実現せよ</li> <li>・3・4・1は優先整備路線に指定した責任を持ってもらいたい</li> <li>・狭い道路を抜け道として使うのはそこが必要だという証拠・抜け道よりはいい</li> <li>・必要性を感じる・プラス思考で長い目で見ることも必要</li> <li>・早く整備してほしい・速やかに着工すべき・早期の開通を</li> <li>・道路ネットワークが重要・道路ネットワークは小金井市だけの問題ではない</li> <li>・人命を優先して道路をつくって欲しい</li> <li>・都市計画道路(2路線以外も)は整備すべき・都市計画道路は完成を実現する必要がある</li> <li>・便利になる・良くなる</li> <li>・広い道路が必要・道路は将来の財産</li> </ul> |
| 既存道路   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存道路の整備、拡幅(五日市街道、特に連雀通り)</li> <li>・今のままが一番いい・現在の道路で十分</li> <li>・小金井街道も新小金井街道も渋滞していない</li> <li>・連雀通りの渋滞を見たことない</li> <li>・かつて東八道路と新小金井街道の計画に反対したが、この道路がなかったらこのエリアの不便さは恐ろしい程だったと感じている</li> <li>・3・4・1は連雀通りがあるので不便ではない</li> <li>・3・4・11は今よりも交通状況が悪くなる</li> <li>・2路線は狭いので危険</li> </ul>  |
| 自然環境   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・はげ、野川の自然や生態系を残してほしい</li> <li>・自然環境の悪化が懸念される</li> <li>・はげの道に道路が出来るのは反対・はげの小路の上に道路が出来るのは残念</li> <li>・野球場や野川が汚れる</li> <li>・自然や文化遺産を放棄するデメリットの方が大きい</li> <li>・自然破壊は設計が良ければ最小限に、騒音や振動、危険は小さくできる</li> <li>・自然環境に配慮した設計・環境に配慮した変更案を望む</li> <li>・多少緑が減るなどのデメリットは仕方ない</li> <li>・西部多摩川線と3・4・11号線の違いが分からない</li> <li>・緑を守りつつ整備が出来ればなお良い</li> <li>・自然には回復力がある</li> <li>・はげ周辺はトンネル(地下道路)、高架道路にして緑を破壊しないようにしてほしい</li> </ul>   |
| 判断できない | <ul style="list-style-type: none"> <li>・メリットもデメリットもあり判断しがたい</li> <li>・何とも言えない・判断つかない</li> <li>・南側は行かない、住んでない、使わない道路、よく知らないので分からない</li> </ul>   |

| 分類       | 主な意見  |
|----------|---|
| アンケートの内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該箇所の写真があればよかった</li> <li>・すべてそう思わない</li> <li>・計画道路容認を誘導している</li> <li>・賛成意見を集めようとしているのでは</li> <li>・思うかどうかを聞くのは意味がない</li> <li>・矛盾した回答になってしまった</li> <li>・設問が相反していて、これでどうするのか分からない</li> <li>・設問の意味がわからなくてチェックしなかった</li> <li>・一部の意見ではなくて、小金井市民の意見を問うべきだ</li> <li>・小金井市のみ視点で話す内容ではない</li> <li>・アンケート結果で施策を決めるには不適切</li> <li>・アンケートが立ち退きの理由として使われるのは望まない</li> </ul>                                |
| 予算       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備は維持管理と安全管理に絞った方がいい</li> <li>・人材育成に資金を投入してほしい</li> <li>・予算を他に充てて欲しい</li> <li>・地権者が膨大で買収可能なのか</li> <li>・長期間・巨額な費用を投じるより、他にやるべきことがあるのでは</li> </ul>   |
| 地元住民     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域に住んでいる人の気持ちが心配</li> <li>・近隣住民の方の意見を優先してほしい</li> <li>・住んでいる人たちが現在、大きい道路を望んでいるのでしょうか？困っているのでしょうか？</li> <li>・住んでいる人の声に耳を傾けて欲しい</li> <li>・現地で生活している人の声を重視してほしい</li> <li>・3・4・11は抜け道の被害から解放されたい</li> </ul>   |
| まちづくり    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路に併せた市内の活性化も必要</li> <li>・ちょっとしたどかなコガネイが好き</li> <li>・自然を大切にすまちづくりを</li> <li>・延焼遮断帯は都市計画道路だけでは形成されない</li> <li>・都市計画道路以外で渋滞緩和策を検討すべき</li> <li>・よりよいまちになって欲しい</li> <li>・環境にやさしいまちづくりを目指してください</li> <li>・南北に移動しにくい東小金井は時代に置いていかれる街になる</li> <li>・インフラ整備は重要</li> <li>・3・4・11は災害時のアクセスが良い</li> <li>・自然の景観より救急車や消防車が入れない地域の方が重要</li> <li>・計画道路沿いに商店などが増える経済効果に期待</li> <li>・電線の地中化は賛成</li> </ul> |
| その他      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の情報に接する機会が少なく、のんびりを主眼とした生き方を貫いているのでご了承ください</li> <li>・市長は自分の考えを明確に表明すべき</li> <li>・市民参加型で文化財資源を造る</li> <li>・市長は市民への裏切りだ</li> <li>・市長へは投票しない</li> <li>・現状の市政に満足していない</li> <li>・何も協力できず、ただ感謝です</li> <li>・区間ごとに部分開放してほしい</li> <li>・市長は都への反対の姿勢をより明確にして欲しい</li> </ul>  |