

番号	通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地域コミュニティの分析	騒音、振動	通過交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はけ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他	
Q6-4	Q6-3-12	重要なのは自然環境。現地の自然環境をどう把握しているのか。	●	●		●															
	Q6-3-13	橋梁案を示しているが、それで環境を守ることができるのか。	●	●		●															
		○その他の環境や景観等に関する意見																			
	Q6-4-1	ゼロエミッション東京戦略の発表に伴う事業の見直しができるべき。交通量、CO2排出量の見込みも計画に基づいて算出し、整合性のある情報を示すべき。			●																
	Q6-4-2	都ではゼロエミッション東京としてCO2排出量ゼロを宣言している。第四次事業化計画の整備効果と整合していないのでは。			●																
	Q6-4-3	自然環境については、反対住民がクレームを付ける理由にしていると思う。																			○
	Q6-4-4	国分寺産緑の緑地は景観的にも次世代を担う子供たちの育成環境としても重要。					●	●													
	Q6-4-5	野川の護岸工事の時は環境に与える影響が非常に大きいと心配したが、本計画については、環境問題を改善する効果の方が大きいと考える。																			●
	Q6-4-6	野川自然再生協議会との調整は行っているのか。																			●
	Q6-4-7	施工の際に、自然に配慮した工事を進められる会社を選んでほしい。工事の排水などを適切に処理していないと生態系がかわってしまう。	●	●																	●
	Q6-4-8	環境に与える影響を最小限に抑えていると言っているが、今より良くなることはない。																			●
	Q6-4-9	道路整備にセメント、鉄鋼を使用することによる環境、地球温暖化への影響を考慮してほしい。	●	●	●																
	Q6-4-10	新小金井トンネル建設に伴う自然保護の成果をアピールすべき。貴重な自然と観光資源として活用することをプロジェクトの一環とすべき。																	○		
	Q6-4-11	野川公園駅を作り、もっとたくさんの人に公園を知ってもらう方を優先すべき。																			●
	Q6-4-12	景観は民主的に選ぶ必要がある。形状や色など複数デザイン案を提示し意見を募ってほしい。灰色のコンクリートで武蔵野はあつてはならない。																			○
	Q6-4-13	橋梁などは無機質なだけでなく、オブジェにして小金井名物にしてみようのでは。人を呼び込めるまちになれば良い。																			○
Q6-4-14	完成済みの『あんず通り』があるが、これから完成する道路にはあんずの木を植えたいのか。																			●	
Q6-4-15	災害に対して非常に弱い環境。日本の都市のスラム化や劣悪な都市風景に対する配慮が必要。													○							
Q6-4-16	現在の異常気候にどう対応していくのか。																			●	
1		○環境負荷の低減																			
	1-1	樹木を伐採して道路を作ると地球温暖化が進行するのでは。地球温暖化が進み、異常気象が増えている。国会でも超党派議員連合による気候非常事態宣言が検討されている。	●		●	●															●
1-2	野川や武蔵野公園の自然環境をパネルでPRしておきながら、現地調査を行っていないので実施するというのは違和感がある。																			●	
2		○防災性、安全性の向上																			
	2-1	通学通りなどの無電柱化を進めてほしい。												●							
	2-2	3・4・11の沿道は延焼を助げるかもしれないが、延焼遮断帯の内側では細街路しかないため、燃え広がってしまうのではないのか。												●							
	2-3	3・4・11のすぐ裏側には西武多摩川線があり、その両側には道路もある。既に延焼遮断帯としての機能を有しているのではないのか。												●							
	2-4	震災時の避難路不足について、阪神淡路大震災の例を示しているが、条件が小金井市にも当てはまるのか。												●	●						
	2-5	糸魚川の大火の検証は行っているのか。検証結果を取り入れて計画を見直すべき。																			●
	2-6	広域避難場所である武蔵野公園へのアクセス向上を示しているが、通常、災害時には一時避難場所へ避難することになるのではないのか。												●		●					
	2-7	わざわざ道路を作らなくても武蔵野公園内に物資の輸送拠点を作る方が簡単では。																			●
	2-8	大規模救出救助活動拠点候補地として小金井公園ばかり取り上げているが、武蔵野の森公園も拠点となっている。小金井市の狭いエリアの南北に2つも拠点があり、かつ武蔵野の森公園はすぐ近くにあるので、わざわざ小金井公園と道路で接続する必要性を感じない。												●		●					
	2-9	幅員18mで大丈夫だというのが、大型車1台が転倒すれば自動車は通れなくなる。												●	●	●					
2-10	先日自宅近くで火災があったが、周辺が細街路ばかりでも消防車が来て活動した。細街路だからと言って緊急車両が来ないわけではない。												●	●							
3		○事業内容等																			
	3-1	構造形式はいつまでに決定するのか。																			●
	3-2	3・4・11の計画線にかかる家屋の件数を教えてほしい。																			●
3-3	用地を確保するというが、地権をばくばく買われて残地も買ってくれない。どうやって生計を立てていけばよいのか。																			●	
4		○優先整備路線の選定の考え方																			
	4-1	都市整備局から優先整備路線に決定した経緯等に関する資料やデータを入手しているのか。																			●
	4-2	第四次事業化計画において、優先整備路線に指定されたプロセスが明確であり、指定にあたって環境局と事前に協議や検討を行っているのか。																			●
	4-3	小金井街道は西武新宿線の踏切で一時的に渋滞するが、終日では混んでいない。											●								●
	4-4	都市計画決定から約60年経っているが、周辺地域の社会情勢の変化を把握したうえで第四次事業化計画を策定したのか。																			●
	4-5	都では審議会都市時代30委員会道路計画を見直したことがある。道路を作らないという選択肢を含めて、住民を入れて道路づくりを進めるべきではないのか。																			●
	4-6	優先整備路線に指定されているのにやめるとは言えないと思うので、第四次事業化計画が終わるまでずっとにおいて、次の計画策定の期に見直しはどうか。																			●
5		○その他																			
	5-1	西武多摩川線の上に道路を通すことや相乗りについて検討してほしい。																			●
	5-2	小池都知事に現場を視察してほしい。																			●
	5-3	活発な都市活動というのはインフラ整備だけではなく、ソフト面の整備が重要。																			●
	5-4	既に完成している東大通りを建設する際に、地権者や沿道住民に対してどのように対応したのか。																			●
	5-5	小金井市長も賛成していない現状や要望書をどう考えているのか。																			●
	5-6	3・4・11に対する小金井市長の考えを知りたい。																			●
	5-7	3・4・11の検討状況はどうなっているのか。																			●
	5-8	3・4・11は国分寺産緑を制めに横切り、景観、自然保護上反対。通学通りの拡幅で解決できる。	●																		●
	5-9	3・4・11に関しては、小金井市議会の了解が出ない限り実行しないと理解した。																			●
	5-10	3・4・11が先行し、3・4・1が後回しというのは、いつ、どこで決まったのか。																			●
	5-11	通学通りが狭くて危ないので、拡幅計画を知りたい。											●								●
	5-12	事業中の東小金井駅前整備に時間がかりすぎているように思える。																			●
	5-13	随分音に比べて整備されてきている感じがする。																			●
	5-14	これからの未来を担う世代にもどんどん参加してもらいたい。見合った資金繰りや方向性で良い世の中に進んでほしい。																			●
	5-15	高齢者の居住状況や踏まえた開発とシニアバス網ができていないと思う。												●							●
	5-16	せつかく道路ができるならバスがあるとありがたい。												○							○
	5-17	二枚橋の坂(市道573号)は時間帯によって車両の通行規制をしているので安心。整備後に人もつかないのに車道狭いから不安。																			●
5-18	二枚橋の坂と西武多摩川線の高架部の交通について7時～9時、15時～22時の車両通行止めルールが遵守されていない。																			●	

※「意見の概要」については、要約。

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

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動植物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地蔵コミュニティの分析	騒音、振動	公共交通からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他	
107-1	国分寺崖線、野川、武蔵野公園を分断する道路の建設に反対。計画立案時の60年前とは交通状況も気候環境も違う。今大事なものは水と緑の保全、CO2の削減。環境調査で多種多様な動物が確認され、道路建設の影響が認められている。見直すべき路線は見直すべき路線としてはっきり明記すべきだ	●	●	●															●	
108-1	説明会で東京都目黒区に説明するといいながら新規道路の必要性の議論からは逃げ場問題にすり替え推進を強行しようとしている										●	●								
108-2	交通量・混雑度の現状と今後の見込み等数値をもつて必要性の説明をしてください										●	●								
108-3	災害対策について、発生時・中長期的対応に分けて具体的な必要性を説明してください												●							
108-4	環境問題について、配慮するというだけで具体的な内容が見えない	●	●																	
108-5	検証とはなにをどうの指標をもって検証するのか不明瞭																		●	
109-1	小金井市の魅力は水・緑などの自然が持っていること、道路計画についても多少の利便性よりも自然・環境保全を優先することが小金井市のあるべき姿																			
110-1	はげと野川の破壊は取り返しのつかない過ち、小金井市・都が未来に作るべきは生命の破壊と死をもって完成した車が高速で走る道路なのか？	●	●																	
111-1	優先整備路線は市の貴重な財産である自然豊かな野川と剛毛を破壊し分断するもの、生息地の分断は多くの種の絶滅や個体数の減少につながるが科学的に証明されている。環境調査を事務的なものでなく調査結果に基づき判断するためのものとしてほしい	●	●																	
112-1	小金井市の魅力は水と緑と広々とした景観、この財産を分断し巨大な構造物を作るのは愚挙	●	●																	
114-1	今後の状況を考えたとき60年前の都市計画道路整備計画の見直し検討は当然必要。特に小金井市が誇る自然環境豊かな野川周辺の環境破壊を止められる2路線は中止すべき計画	●	●																	
115-1	レッドリストにも該当する動植物の生息するはげや野川の自然を壊すことになる道路建設は認められない	●	●																	
115-2	高齢化が進行し、車の使用率が低下し交通量は増加しない。従来の古い都市計画に基づいた都市計画道路を十分な検証もなしにまっすぐ進めたい																		●	
116-1	小金井市の自然との共生という種な環境を破壊してまで通す必要のない道路だと思	●	●																	
118-1	優先整備路線について、説明さえすればいいというものではない。ゼロベースで現状を踏まえた合理的計画を策定し直すべき																		●	
119-1	都市計画道路ははげと野川を分断し、貴重な動植物の生態系を壊し、市民の憩いの場を無効にする。延焼遮断帯の形成、広域避難路への誘導路といったものは道路の犠牲の側面を明らかにしていない。マイナスの側面も素直に掲載すべき	●	●										●	●						
122-1	国分寺崖線と野川を分断する3本の都市計画道路は環境保全とは両立しない。	●	●					●												
124-1	運送通りをよく利用するが整備も進み通りがよくなっている。自然を壊し巨額の費用をかけて作る必要はない	●	●																	
125-1	武蔵野公園付近は生活になくはない貴重な美しい公園、ぜひ変更(中止)をお願いいたします	●	●					●												
135-1	3・4・1、3・4・11号線の見直しを明確に表記してほしい																		●	
138-1	災害時の安全性は太い道で地域のコミュニティが分断され、交通量が増えることであって地域住民の避難や移動ができなくなる恐れもある								●				●							
138-2	古い街道は合理的な道づくりがされているが、はげをまたぐように何本も道を作るのは動植物の環境に悪いだけでなく、泥濘を避けてう回したり無意味にCO2排出を増大させることが危惧される			●																
138-3	交通量の増大で住民にとっては事故の危険性が増す										●									
136-4	車も人口も減少する社会で維持・建設費用はどうするか？住民を立ち退かせてまで本当に必要かを考え直すべき										●								●	
137-1	小金井の宝であるはげと野川、武蔵野公園、そして東町5丁目分断する都市計画道路は必要ない							●	●											
139-1	野川や国分寺崖線、はげは地域だけでなく東京都民全体の貴重な財産。これを破壊すれば取り戻すことはできない。整備するならば運送通りをやめ野川の整備が急務	●	●								●									
141-1	南北を結ぶ交通網が不足しており、普段の生活はもとより災害時・救急時に不安があるのでその解決につながるなど、多くの人に理解できるようにしていきたい										●									
141-2	自然への影響は配慮されているとは思いますが、立体的な計画図などがあると影響がどれくらい抑えられるのかわかりやすくなる	○	○									○	○	○						
141-3	自転車、歩行者、車が入り混じっておりかなり危険な場面も多くみられる。道路が拡張される、新しい道路ができることで危険度は減ると思う										○						○			
146-1	3・4・1、3・4・11号線については検討の経過を説明するのみで住民の真摯な議論が反映されていない。人中心の空間を目指す都市計画に半世紀以上前の車中心時代の道路計画を盛り込むことはプラン全体に不整合と違和感を生じさせている																			●
147-1	優先整備路線の見直しを明確に表現してほしい。60年以上前の計画であり時代錯誤、貴重な小金井市の財産でもあるはげの自然を壊すことは市の魅力低下・衰退にもつながる	●	●																	
148-1	野川の自然は時間をかけて出来上がったもの、道路は一時でできるが壊した自然を戻すにはその何倍の時間がかかる。時代に逆行している	●	●																	
151-1	3・4・11号線ができれば二枚橋への生活車両の進入が少なくなるような記載があるが、大型道路ができれば車両台数が増え時間帯によっては泥濘が発生することも予想される。その結果、二枚橋への生活道路の車両の進入が考えられ、現在よりさらに危険度が増す。都市計画道路完成までには数十年の年月がかかりそれまで何の対策もなしに放置するより、狭路道路の幅員など今の課題を解決するために整備すべきところは整備すべき	●	●								●						●	●		
152-1	野川と武蔵野公園を分断する都市計画は自然環境を破壊するとともにコミュニティの崩壊でもある	●	●						●											
153-1	野川の上を通る道路は環境調査によると道路敷地内に動植物が生息・生育できなくなるほか、道路周辺の日照・風況など環境の変化を生じさせる。また通行車両の衝突、騒音、振動、構造物形式になる場合の日照の変化により植生の変化が生じることが予測され、生態系が脅かされる。貴重な自然環境を守ることを優先すべき	●	●							●										
154-1	優先整備路線は自然豊かなはげの崖線を視察するものであり、小金井市のまちづくりテーマである豊かな湧水を活かした風景の保全形成、緑の保全創出・循環型社会の推進など自然と都市が調和したまちづくりを目指そうとしているのに反する	●	●																	
155-1	これからの人口減少高齢化社会において、交通量は減少し新たな都市計画道路の建設は不要と考える。3・4・11号線は環境のないところに新たに道路建設が予定され費用が莫大に発生する。建設の見直しも求め見直しを要望する。																		●	
156-1	小金井市の財産であるはげの崖線で唯一残されたはげと野川の自然景観が壊され、また動植物の生態系を壊す。環境を未来に残すことが我々の責務	●	●																	
158-1	野川の自然を破壊しないでほしい	●	●																	
158-2	道路を新設するほど交通量が増えているとは思わない																		●	
159-1	必要性のない道路を作るのは反対																		●	
159-2	野川の自然はかけがえのないもので、それを失うことは次世代の負の遺産となる	●	●																	
162-1	市長発言「市民が望まない道路は作らせない」この言葉は絶対に必要なもので必ず明記してください																		●	
162-2	貴重な自然環境を次世代に残すことが私たちにできること、自然環境を守ることを優先し、計画の廃止を要望するべき	●	●																	
165-1	都市計画道路の推進の記載は削除し、優先整備路線については「市民が危険している」と明記してほしい																		●	
168-1	都市計画道路の推進は削除してほしい。60年前と今は違うまちであるし、地球温暖化が議論される大切さが言われている時、二酸化炭素の排出量を増やす都市計画道路は現在・未来においても不要																			
168-2	多様な動植物が生息し、子供が川遊びを楽しむ野川、はげ、武蔵野公園を含み緑野地帯は大切																			
170-1	優先整備路線3・4・11は甲急に実施すべし、東八道路につながる道が小金井街道と天文台通りしかなく非常に不便かつ狭い。二枚橋の通りに多くの車両が通り危険										○	○								
172-1	小金井市の優先整備路線2路線は反対の意見が多く、無理に計画を進めることは民意を無視している	●	●																	
172-2	豊かな自然が残るはげ周辺のエリアは子供たちに絶対このままで残すべき	●	●																	
173-1	利便性を優先した結果、自然が破壊されるような愚かな開発はやめ自然を残す努力をすべき。都市計画道路は不要	●	●																	
175-1	東町5丁目とはげと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路は必要ない							●	●											
177-1	都市計画道路は住民の意見を聞いて議論すべき、市民の望まない道路は作らないでほしい																			
177-2	東町5丁目とはげと野川、武蔵野公園を分断する都市計画道路によって大切な自然が破壊される。多様性のある貴重な環境を維持し、温暖化防止、未来の子供たちのために残してほしい																		●	
179-1	自然再生事業の対象としている武蔵野公園付近の道路を通す計画の実施は貴重な自然環境や絶滅危惧種が生息している貴重な地域を破壊することとなる	●	●																	
181-1	日本最古の黒曜石が出土する野川流域運動を破壊する道路計画はやめてください																			
182-1	都市計画道路に反対の意見を耳にするが、もともと小金井市の道路は整備されておらず安全に通行できる道路は必要であると考えられる										○						○			

※「意見の概要」については、要約。

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

※「意見の概要」については、要約。

通番	意見の概要	動物への影響、生態系の保全	湧水や地下水への影響	大気汚染への影響	日照や景観への影響	緑化面積の減少	文化財への影響	武蔵野公園の分析	地蔵コミュニティの分析	騒音、振動	交通安全からの安全性確保	南北道路の整備による利便性向上	防災性の向上	緊急車両のルート確保	はげ、武蔵野公園等へのアクセス性	子供の遊び場の確保	通学路の安全性確保	沿道利用、沿道地域の活性化	その他
293-3	首都直下型地震を想定した地域防災性の向上は喫緊の課題であり、長期間を要する道路建設では対応困難であり、道路建設と切り離して早急に検討すべきである																		
294-1	東町5丁目の道路について、非常に狭く危険な状態である。子供も多く通っており、千葉県で起きたような死亡事故がいつ起きてもおかしくない状況。早急に対応していただきたい。										○						○		
296-1	3・4・11号線の横切る野川には自然再生地区もあり、自然を壊すのは簡単だが取り戻すのは大変な時間が費用がかかる。私たちの貴重な自然、文化、生活に悪い影響を及ぼす恐れがある	●																	
298-1	中間報告書に対するパブリックコメント全331件のうち、都市計画道路については250件近く、なかでもはげと野川と交差する2路地については180件近くあった。そのうち170件は反対の意見であり、はげと野川の自然環境や生物多様性、文化的価値、身近な自然を大切に思う市民の意見が示された																		●
300-1	2つの優先整備路線については市民から多くの環境に対する影響を懸念する意見が寄せられており市議会でも中止や見直しを求める意見書や決議が可決されている。これらを踏まえ市長より東京都知事について事業に関する考え方を直接つたえ、要望書を提出している																		●
308-1	東町5丁目と野川を分断し、コミュニティと自然を壊す3・4・11号線の道路計画はマスタープランから排除すべき。小金井市が掲げている自然との共存に反しており小金井市の魅力である自然や野鳥など今まで守ってきた生態系にも影響が出る。また5丁目のいままですべてのコミュニティが分断されるだけでなく大きな道路ができることで子供の通学路や遊び場までの移動なども危険な場所が増える。								●							●			
310-1	既存の道路の補修や、交差点の改善、無電柱化などでもっと通行しやすい道路は作っていくはず。大規模な計画ではなくちよっとした工夫で作るまちづくりがこれからの小金井市には必要ではないか。3・4・11号線がわが一でできてしまったら五日市街道にも渋滞が湧き出してしまう。緑や住まいを奪ってまで必要な道路なのか	●										●							
312-1	3・4・11号線と3・4・11号線が優先事業として選定された経緯について選定基準概要もコラムに明記し、特に選定に対する影響や市民との合意プロセスが考慮されずに選定されてきたということなどは、それは適切な選定プロセスを経た結果と見えないと思う																		●
317-1	市民から反対の声が多く、市議会でもたびたび必要ないと決議が行われているが小金井3・4・11、小金井3・4・11号線外についての態度があいまい。ぜひ「必要ない」「市民から心配の声が多く上がっている」などと明記していただきたい																		●
321-1	3・4・11号線については環境調査が行われレッドリストが9種、保護上重要な野生生物種35種もの貴重種があることが確認されており、これらをどのように評価し保護していくのか明記されていない。また現在地下水調査が行われているとあるが、結果が公表されていない	●	●																
331-1	国分寺産線(はげ)、野川、歴史・文化のある五川上水の桜並木を守り育てると書いてあるが、それではなぜはげを分断するような都市計画道路建設に小金井市は協力的なのか理解できない	●																	
335-1	優先整備指定路線の2路線が昭和37年7月の告示の時点の道路必要性の理由が第四回事業化計画と大きく変わっていること、決定時以降関係住民に対する必要性の説明がなされていないこと、2019年に「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」についてパブコメが実施されているがその結果は住民への説明が60年間実施された記憶が見当たらないこと、また小金井市と東京都の間の調整行為の開示結果は検討状況の記録は全く存在しないこと、以上から関係住民に対する道路の必要理由の説明がなされていないということが明確																		●
335-2	環境の変化から人口減少、緊急時の道路の必要性、交通量の減少など道路の必要性についても2年前のオープンハウスでも都の姿勢やフォローの姿勢は疑問視された。そのため詳細道路の必要性の疑義が大きいこともあり、現在の詳細道路に関する説明が適切でないと思われる																		●
336-1	小金井市の大きな重要ポイントである水・緑・環境の論議の方針が示されているのにははげの道を分断する都市計画道路を推進しようとしているのか、小金井市は東京都環境局に対してこれらの道路の推進の中断について都市計画法に基づいて調整の申し入れをできるのではないのか	●	●		●	●													
337-1	小金井市の自然環境保全の方針に対してなぜ小金井市内にはげの道を分断する都市計画道路を推進するという姿勢は矛盾していないのか	●																	
340-1	東京都の6年前の第四次事業化計画の際の小金井市の優先整備路線が国分寺産線の線のゾーンの自然環境を破壊すること	●																	
343-2	その道路自体の計画の決定プロセスが当時の都市計画法に違反した法律上の瑕疵の疑義があること																		●
349-3	また同じ時期に計画した全11路線について東京計画に検討を打診したところ、問題ないと回答し、これら計画道路が関係住民の意向の確認もなく計画道路として計画に残されることになったことは都市計画法の要求事項を満足していない																		●
351-1	はげと野川は平成15年旅行の自然再生推進法に基づく自然再生事業計画の対象地であり、道路計画より直営の計画に基づき貴重な自然を維持することのほうがその地域の破壊より小金井市にとってはるかに重要なことなのでは？	●	●																
354-1	都市計画道路の優先整備路線は計画が立ち上がったから半世紀以上が経過しており、この間社会情勢が大きく変わっている。その必要性をもう一度徹底的に検証すべきであり、検証に当たってはそこで生活を営む市民の意見を反映しなければならぬ																		●
355-1	特に3・4・11号線と3・4・11号線ははげを分断することではげと野川に生息する貴重な生き物の環境も分断し、生息を脅かすこととなる。小金井の魅力は豊かな自然です。これからは便利を求めるのではなく自然の豊かさを守るべきです	●																	
356-1	都市計画道路3・4・11号線および3・4・11号線は貴重な自然を壊す計画であることは疑いようがない。丁寧な対応を要望しますや自然環境、景観に配慮しますなどの文言は環境を守るという点においては何一つ有効性がありません。																		
358-1	野川流域の環境保護活動を行っている者にとって計画道路3・4・11および3・4・11号線の計画は致命的であり廃止または全面的に見直すべき																		●
358-2	交通量をはじめ以前と状況が異なり、新規道路の必要性が薄くなっており自動車などの流れを変えるのではなく、既存の道路機能の見直し、拡充で対応すべき											●							
362-1	小金井3・4・11、3・4・11号線について今までも不足なく道路を歩き生活してきた。なぜ赤字の都の費用を使って道路を作らなければならないのか理解できない																		●
362-2	十年たてば日本の人口もさらに少なくなり、老人は車を運転できなくなる。道路を新しく作る必要はない																		●
362-3	南小学校の通学生は幅広い道の幅を歩いて通学しなければならぬ。																		●
362-4	都の環境調査でも自然の態を破壊を表示している	●																	
362-5	子供・老人の憩いの場を車の都合でよくなるようなブルドガーで乗り込むようなものだ								●										
364-1	コラムについてだが、優先整備路線についてあまりに都に対して議が引けており市としてこの都市計画道路をどうしたいのか市長や市の意志が感じられない。市として現段階で都が決めた都市計画道路についてマスタープランに記載しないわけにはいかないのであれば、優先整備路線の全ての図の下にマスタープラン策定時に都に対して市として計画の見直しを要望中と注記を入れてください																		●
366-1	3・4・11号線および3・4・11号線については意見交換会、パブコメ、市議会意見書等で計画の見直しを求める住民意見が圧倒している。都市マスでもその旨を明記すべき																		●
368-1	道路計画の理由として延焼遮断帯の形成とあるが、阪神大震災では100mも飛び火が飛んだという。この道路では延焼は防げない												●						
368-2	小金井市では2030年をピークに人口が減少し、高齢人口が増えるとしており、それは車の保有台数も減るといことであり、60年前の計画とは状況が変わっている																		
368-3	生活道路に車が入ってくるのを防ぐために必要とあるが、生活道路に車が入らないように規制すればいいだけではないか										●								
369-1	武蔵野公園、野川公園、国分寺産線とそれらのエリアの自然環境及び動植物は貴重なものであり小金井市と地域住民の宝です。自然は道路建設などで一度破壊されると二度と戻りません	●																	
371-1	3・4・11号線は連続した緑を分断し、歴史的に見ても自然環境的に見ても損なうものが大きすぎる。はげが壊れれば野川の水質も悪化する。野川の水が小金井に届かない	●	●					●											
372-1	野川水たまりや野川自然の会からのモニタリング結果を見ればわかるように絶滅危惧種が生息しているこの貴重な自然環境を3・4・11道路は破壊するもの																		
373-1	そもそも都市型が好ましくなく、都市が近いのに静かに暮らせる町が小金井市のいいところ。									●									
374-1	所中までできている3・4・11号線の幹線により市外の人が訪れることが十分可能																		●
377-1	3・4・11道路は特徴的な風景・景観を破壊するもの																		
378-1	気候非常事態宣言、素晴らしい宣言を表明しその目標を達成するために不要なエネルギーを排出する3・4・11号線の建設工事は相反するもので必要ない			●															
389-1	3・4・11号線、3・4・11号線の沿線住民にとって隣りに水、豊かな自然環境が残されたところを1度破壊してしまつたらもどきは戻せない																		
390-1	都内では自動車台数が減少しており、新たな都市計画道路の建設は不要、大切な武蔵野公園の自然を壊すことにはかならない、特にはげや野川の自然には多様な生物が生きている。これらの大切な自然・文化・歴史などを後世に子供たちに残していくべき	●																	
391-1	都市計画道路3・4・11、3・4・11号線については東京都が行う事業とはいえ、他の大規模開発と同様市民にとって大きな影響のある課題。まちづくりの推進方法にあるように東京都の行う説明会や展示以外にも市民が意見交換できる場所づくりを市にお願いしたい																		●

※「意見の概要」については、要約。

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

※「意見の概要」については、要約。

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

※「意見の概要」については、要約。

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

※「意見の概要」については、要約。

■エリアごとの地域課題のまとめ

以上、上位計画及び地元からの声よりエリアごとの地域課題は以下の通り。

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

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

2.1.3 路線選定及び主要構造物計画

(1) 設計条件一覧表

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

道路区分等

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

幾何構造

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

(2) 本業務の設計条件

1) 計画交通量

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

4-1 計画交通量の設定

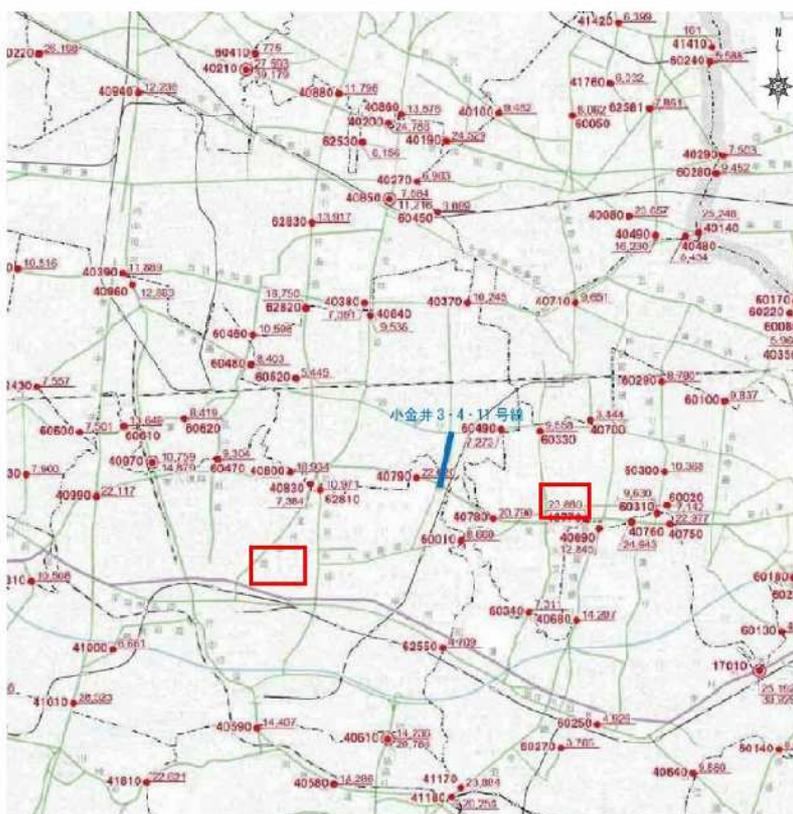
計画交通量は、平成27年度道路交通センサスにおける交通量調査結果より推定する。

計画交通量(推定)

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

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

※昼夜率:「H28道路工事設計基準」より1.5を標準とする。



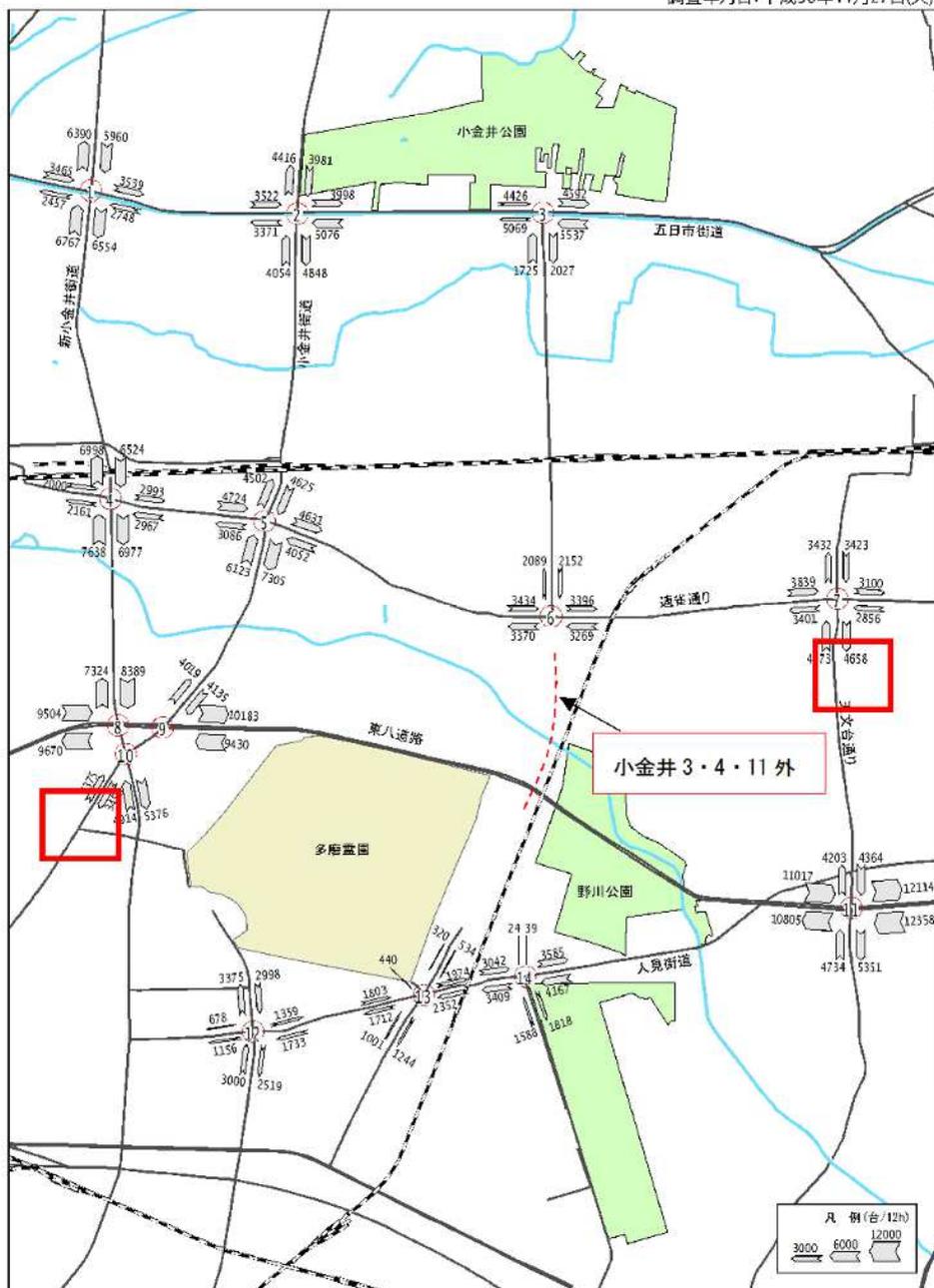
※周辺地域の自動車交通量(H27道路交通センサス)

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

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

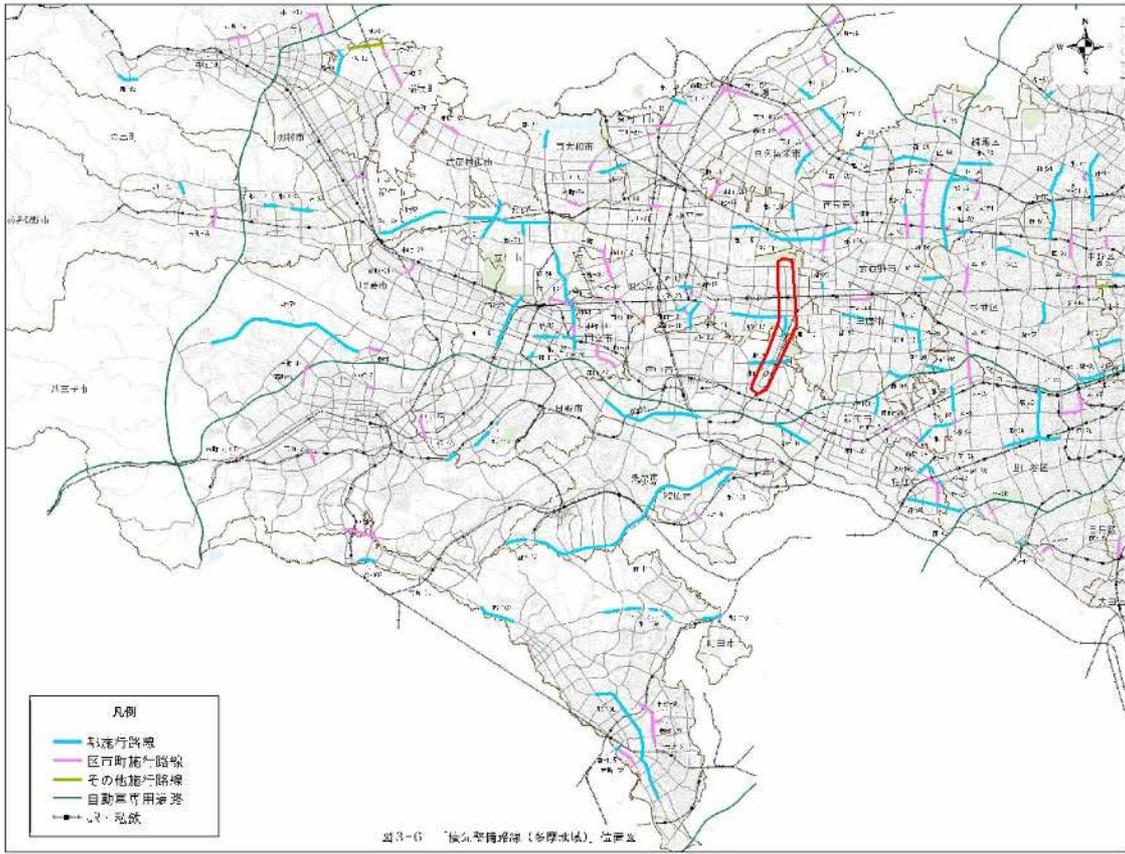
交通量全体流図

調査年月日:平成30年11月27日(火)



交通量調査委託(30 北南-小金井 3・4・11)より

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



平成28年東京における都市計画道路の整備方針第3章より

2) 道路区分

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

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

(3) 道路区分 : 第 4 種第 2 級

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

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

【道路の区分】 (第 3 条)

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

【道路の区分】 (第 3 条) 第 4 種の道路

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

道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)より

3) 設計速度

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

(4) 設計速度 : 60km/h

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

【設計速度】 (第 13 条)

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

道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)より

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

4) 車線数

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

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

参照すべき基準	都道における道路構造の技術的基準に関する条例																																																																
<p>(車線等)</p> <p>第五条 市道(副道、停車帯その他国土交通省令で定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第三種第三級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。</p> <p>2 道路の区分及び地方部に在する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の値を超える値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、二とする。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>地形</th> <th>設計基準交通量 (単位 一日につき台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">第一種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第三級 平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>一三、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">第三種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">第四種</td> <td>第一級</td> <td>一二、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第二級</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第三級</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> </tbody> </table> <p>交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。</p>	区分	地形	設計基準交通量 (単位 一日につき台)	第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇	第三級 平地部	一四、〇〇〇	山地部	一〇、〇〇〇	第四級 平地部	一三、〇〇〇	山地部	九、〇〇〇	第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇	平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四級 平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四種	第一級	一二、〇〇〇	第二級	一〇、〇〇〇	第三級	九、〇〇〇	<p>(車線等)</p> <p>第三条 市道(副道、停車帯その他京都市規則(以下規則という。)で定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第一種第五級又は第四種第四級の道路にあっては、この限りでない。</p> <p>2 次の表の道路の区分(地方部に在する道路にあっては旧来の道路の区分及び地形の状況)に志じ、計画交通量が前表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の値を超える値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。第四項において同じ。)の数は、二とする。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>道路の区分</th> <th>地形の状況</th> <th>設計基準交通量 (単位 一日につき台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">第一種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>平地部</td> <td>一四、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>一三、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">第三種</td> <td>第二級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第四級 平地部</td> <td>八、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>山地部</td> <td>六、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">第四種</td> <td>第一級</td> <td>一二、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第二級</td> <td>一〇、〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>第三級</td> <td>九、〇〇〇</td> </tr> </tbody> </table> <p>交差点の多い第四種の道路については、この表の設計基準交通量に〇・八を乗じた値を設計基準交通量とする。</p> <p>3 停車帯を設ける第四種の道路については、前項の表第四種の項設計基準交通量の欄中「一二、〇〇〇」とあるのは「一二、〇〇〇」と、「一〇、〇〇〇」とあるのは「一〇、〇〇〇」と、「九、〇〇〇」とあるのは「九、〇〇〇」と読み替えて、同項の規定を適用する。</p>	道路の区分	地形の状況	設計基準交通量 (単位 一日につき台)	第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇	平地部	一四、〇〇〇	山地部	一〇、〇〇〇	第四級 平地部	一三、〇〇〇	山地部	九、〇〇〇	第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇	平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四級 平地部	八、〇〇〇	山地部	六、〇〇〇	第四種	第一級	一二、〇〇〇	第二級	一〇、〇〇〇	第三級	九、〇〇〇
区分	地形	設計基準交通量 (単位 一日につき台)																																																															
第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇																																																															
	第三級 平地部	一四、〇〇〇																																																															
	山地部	一〇、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	一三、〇〇〇																																																															
山地部	九、〇〇〇																																																																
第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇																																																															
	平地部	八、〇〇〇																																																															
	山地部	六、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	八、〇〇〇																																																															
山地部	六、〇〇〇																																																																
第四種	第一級	一二、〇〇〇																																																															
	第二級	一〇、〇〇〇																																																															
	第三級	九、〇〇〇																																																															
道路の区分	地形の状況	設計基準交通量 (単位 一日につき台)																																																															
第一種	第二級 平地部	一四、〇〇〇																																																															
	平地部	一四、〇〇〇																																																															
	山地部	一〇、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	一三、〇〇〇																																																															
山地部	九、〇〇〇																																																																
第三種	第二級 平地部	八、〇〇〇																																																															
	平地部	八、〇〇〇																																																															
	山地部	六、〇〇〇																																																															
	第四級 平地部	八、〇〇〇																																																															
山地部	六、〇〇〇																																																																
第四種	第一級	一二、〇〇〇																																																															
	第二級	一〇、〇〇〇																																																															
	第三級	九、〇〇〇																																																															

都道における道路構造の技術的基準に関する条例の運用マニュアルより

(市線等)

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

2 次表の道路の区分(地方部に存する道路にあっては、同表の道路の区分及び地形の状況)に応じ、計画交通量が同表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の欄に掲げる値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。第四項において同じ。)の数は、二とする。

道路の区分		地形の状況	設計基準交通量(単位 一日につき台)
第一種	第二級	平地部	一四、〇〇〇
	第三級	平地部	一四、〇〇〇
		山地部	一〇、〇〇〇
	第四級	平地部	一三、〇〇〇
		山地部	九、〇〇〇
第三種	第二級	平地部	九、〇〇〇
	第三級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
	第四級	平地部	八、〇〇〇
		山地部	六、〇〇〇
第四種	第一級		一二、〇〇〇
	第二級		一〇、〇〇〇
	第三級		九、〇〇〇

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

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

都道における道路構造の技術的基準に関する条例より

5) 幅員構成

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

①車線幅員

3.00m とする。

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.199 より

②路肩

0.5m とする。

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.228 より

③植樹帯

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

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.285 より

④自転車通行空間幅員

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

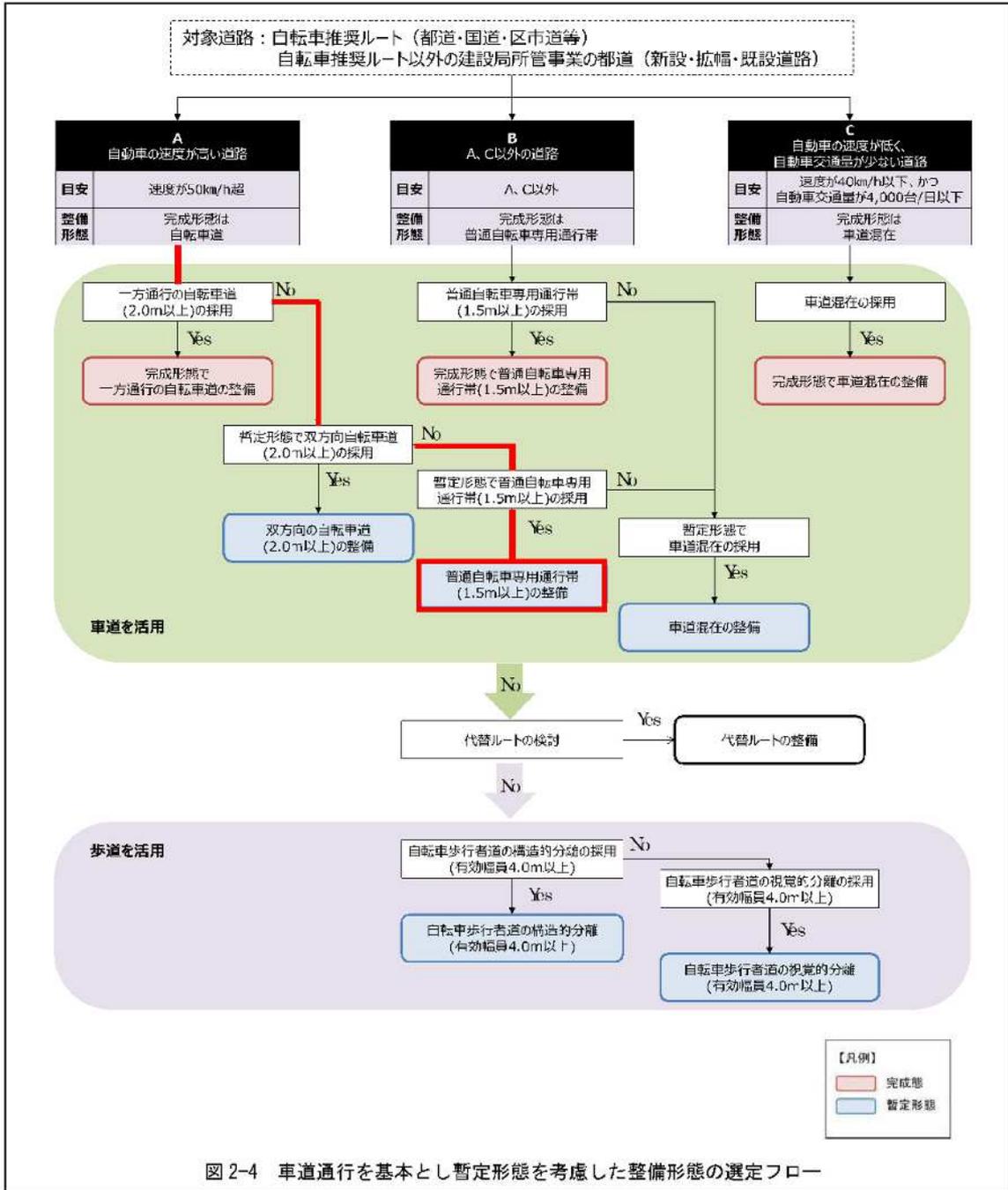
自転車通行空間については発注者との協議により以下となった。なお、自転車専用通行帯は「R2 年度自転車通行空間整備に関する設計マニュアル」では自転車通行帯を整備する際は路肩を含めて 2.0m を標準幅員 (1.0m まで縮小可) としている。幅員を縮小する場合は、できる限り自転車が走行しやすい排水施設とする等今後留意することが望ましい。

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

a) 幅員構成の検討における基本方針

- ・ 道路構造令の標準値を採用する。
 - ・ 自転車走行空間に配慮して、自転車専用通行帯(自転車レーン：W=1.50m)を設ける。
- ※自転車道は縁石や線または柵等で物理的に分離することが必要であり、当該道路において物理的に分離することが事実上難しいと判断して自転車専用通行帯 (自転車レーン) を採用する。

平成 29 年度道路概略検討 P.2-27 より



令和 2 年度自転車通行空間整備に関する設計マニュアルより

4-1. 単路部

(1) 幅員

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

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

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

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

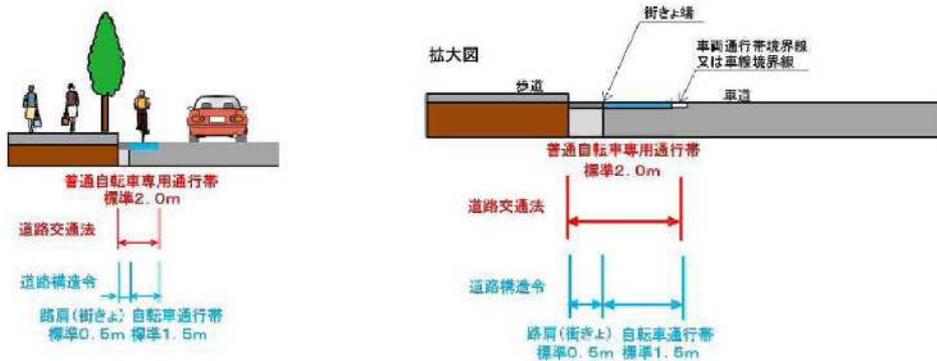


図 4-1 普通自転車専用通行帯の標準的な幅員イメージ

令和2年度自転車通行空間整備に関する設計マニュアルより

(2) 自転車通行帯

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

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.259 より

⑤歩道幅員

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

2) 歩道幅員

歩道幅員は、片側 4.5m とする。

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

※次頁の標準断面図(一般部)参照

道路概略検討(29 北南-小金井 3・4・11 外 1 路線)より

(歩道)

第 11 条

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

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

5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

R3 道路構造令の解説と運用 P.257 より

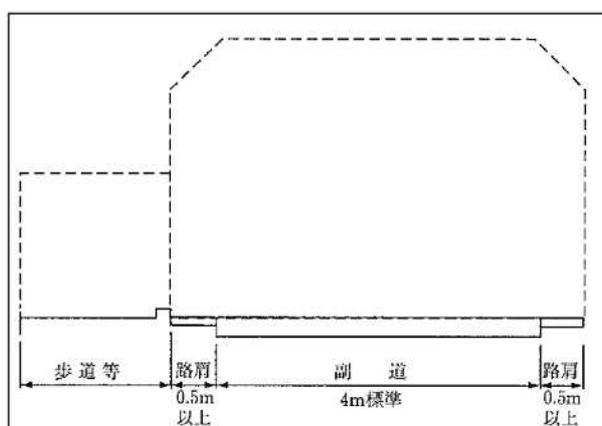
⑥側道

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

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.291 より

・副道の標準幅員



R3 道路構造令の解説と運用 P.292 より

6) 幾何構造条件

①最小曲線半径

最小曲線半径：100m（特例値 80m）

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.341 より

②最小曲線長

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

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.354 より

③縦断勾配

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

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

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.424 より

(4) 歩道等への配慮

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.444 より

(3) 縦断勾配の最小値

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

この値としては、0.3～0.5%程度あれば十分である。

R3 道路構造令の解説と運用 P.444 より

④縦断曲線半径

縦断曲線半径：凸型 800m、凹型 700m

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.452 より

⑤縦断曲線長

縦断曲線長：40m

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.453 より

⑥横断勾配

横断勾配：1.5%

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.466 より

表3-51 横断勾配の標準値

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.467 より

⑦合成勾配

合成勾配：11.5%

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

R3 道路構造令の解説と運用 P.470 より

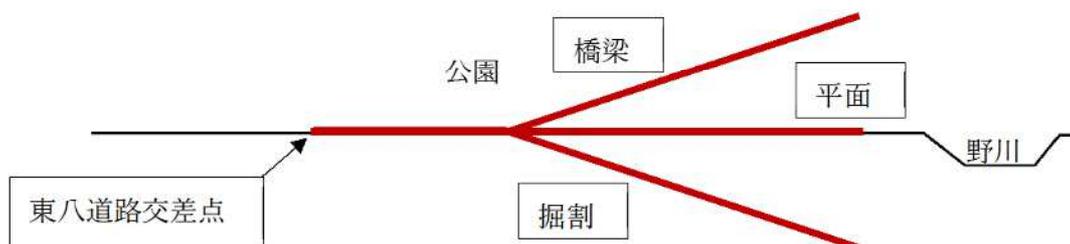
(3) 道路構造の整理

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

1) 各エリアの道路構造

①公園エリア

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



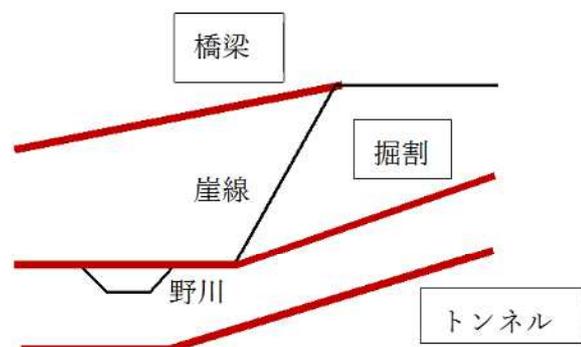
②野川エリア

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



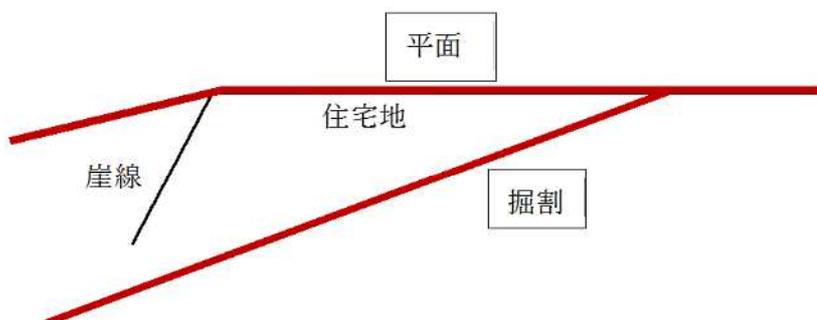
③崖線エリア

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



④住宅地エリア

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



2) 各エリアの道路構造の組み合わせ

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

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

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

各案のエリアごとの代表的な構造は以下の通り。

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

(4) コントロールポイント

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

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

平成 29 年度道路概略検討業務より

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

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

項目	基本条件	測点	地盤高等	備考
河川	野川	No.5^No.7	-	
交差道路等	主) 14号 新宿国立線 都) 134号 恋ヶ窪新田三鷹線	BP EP	47.800m 63.800m	
	細街路(市道) : 3箇所	市道①…No.7付近、 市道②…No.10付近、 市道③…No.13付近	市道①…48.300m 市道②…62.410m、 市道③…63.340m	
	細街路(私道) : 6箇所	私道①…No.8付近 私道②…No.9付近、 私道③…No.8^No.10付近 私道④…No.10~No.13付近 私道⑤No.11付近 私道⑥No.15付近	私道①…62.120m 私道②…62.272m、 私道③…63.340m 私道④…63.310m	
台地・段丘	武蔵野台地 (立川面、国分寺崖線、武蔵野面)	立川面…No.1^No.6付近、 国分寺崖線…No.7^No.8、 武蔵野面No.8^	国分寺崖線 高低差13.800m	
公園(都道府県)	都立武蔵野公園	出入口…No.2付近 公園敷地…BP^No.7付近	出入口…48.141m	
公園(市区町村)	アオギリ公園(児童遊園)	No.13付近	63.331m	小金井市公園一貫
墓地	1箇所	No.13付近	63.331m	
遺跡古墳等	栗山遺跡・武蔵野公園低湿地遺跡・ ICULoc.15遺跡・小金井N020遺跡	-	-	東京都遺跡地図 情報インターネット

(5) 路線選定及び主要構造物計画

1) 平面計画

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

- ・平成 29 年度道路概略検討業務の地形図

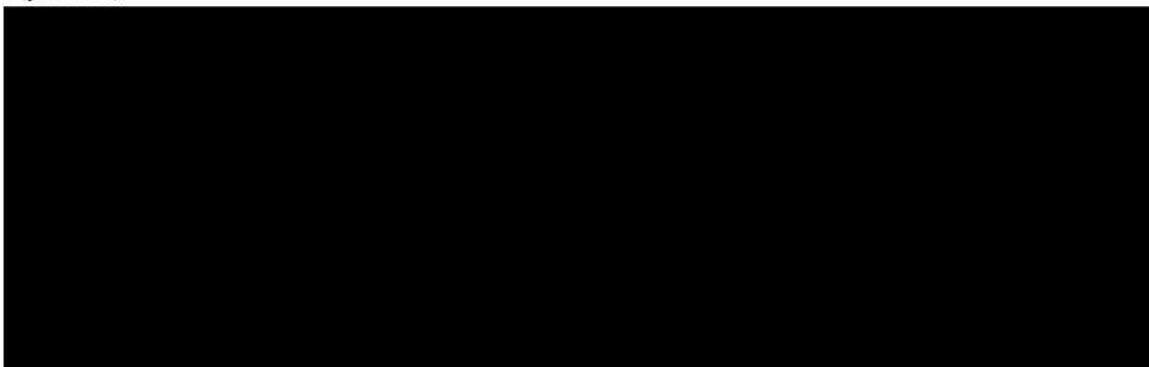
7-1. 基本方針

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

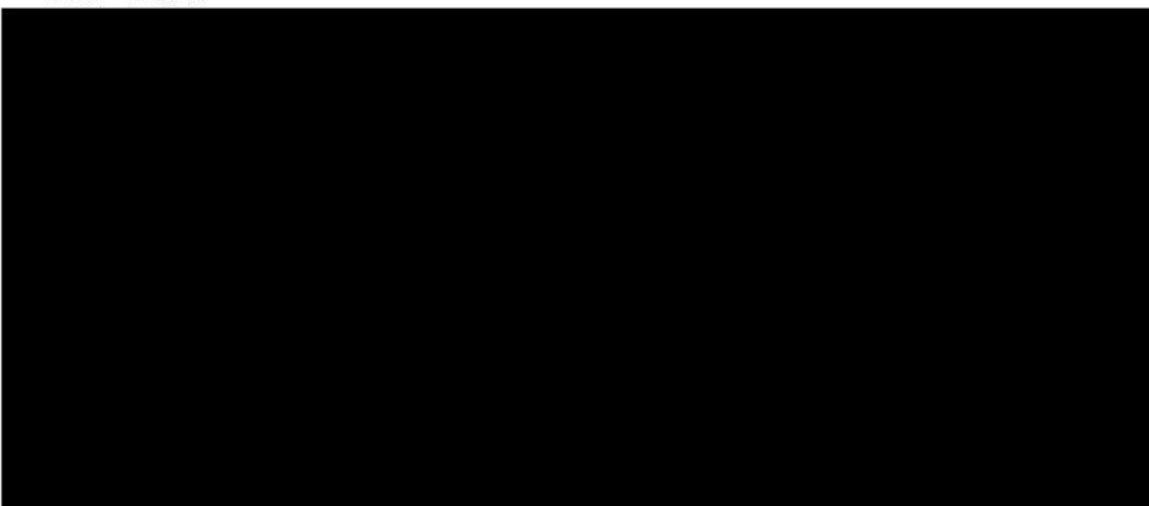
平成 29 年度道路概略検討業務より

2) 縦断計画

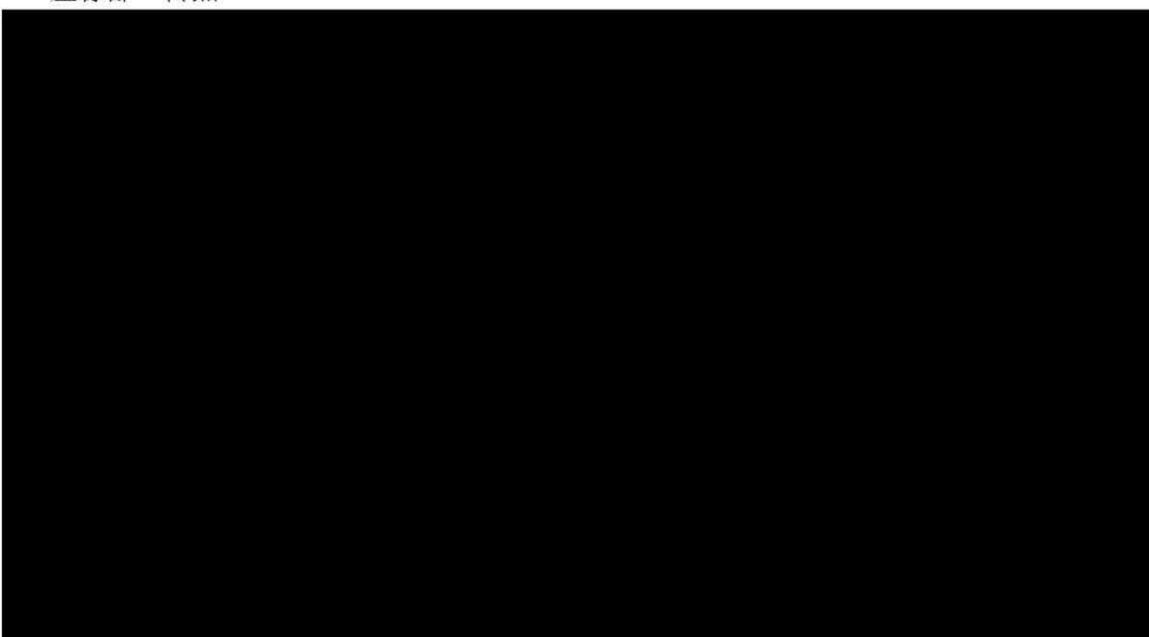
① 橋梁案



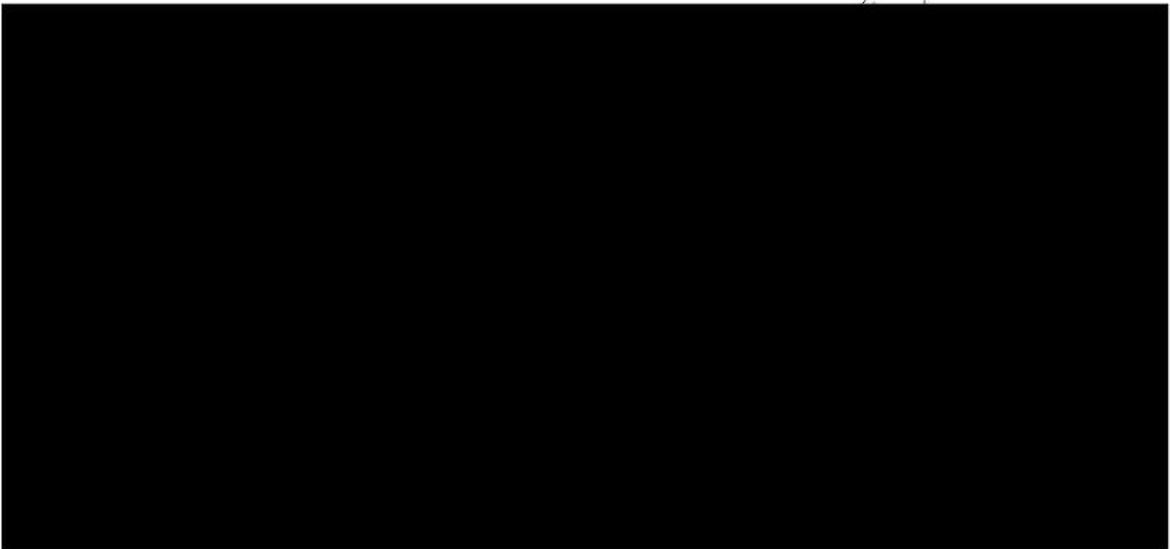
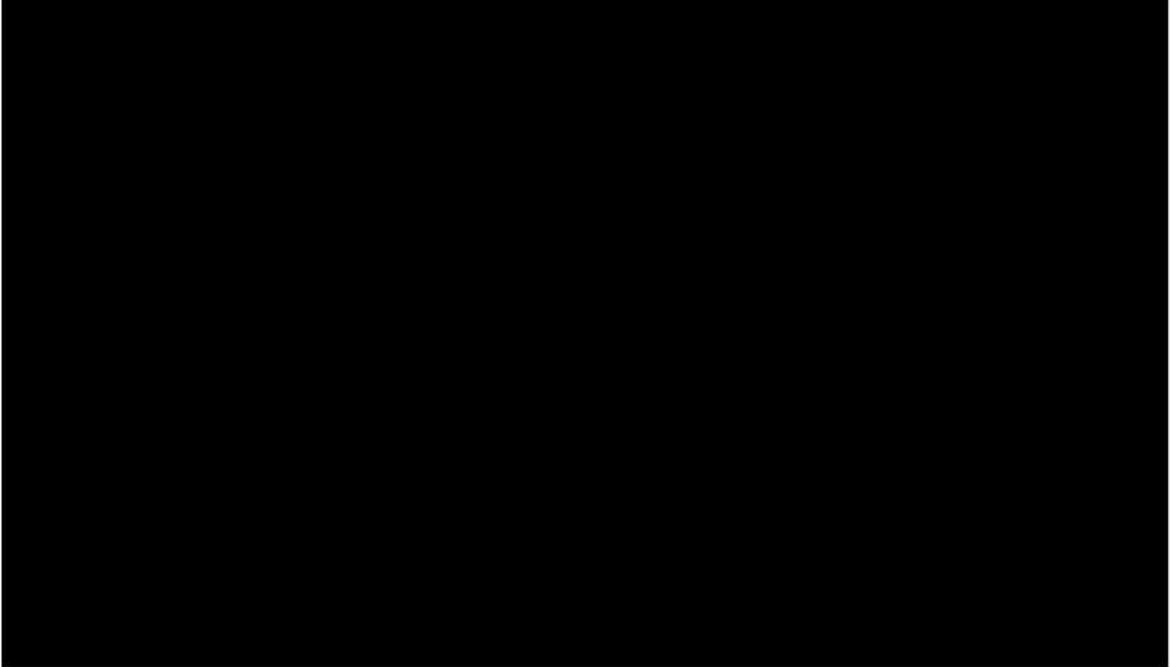
・ 起点～崖線部



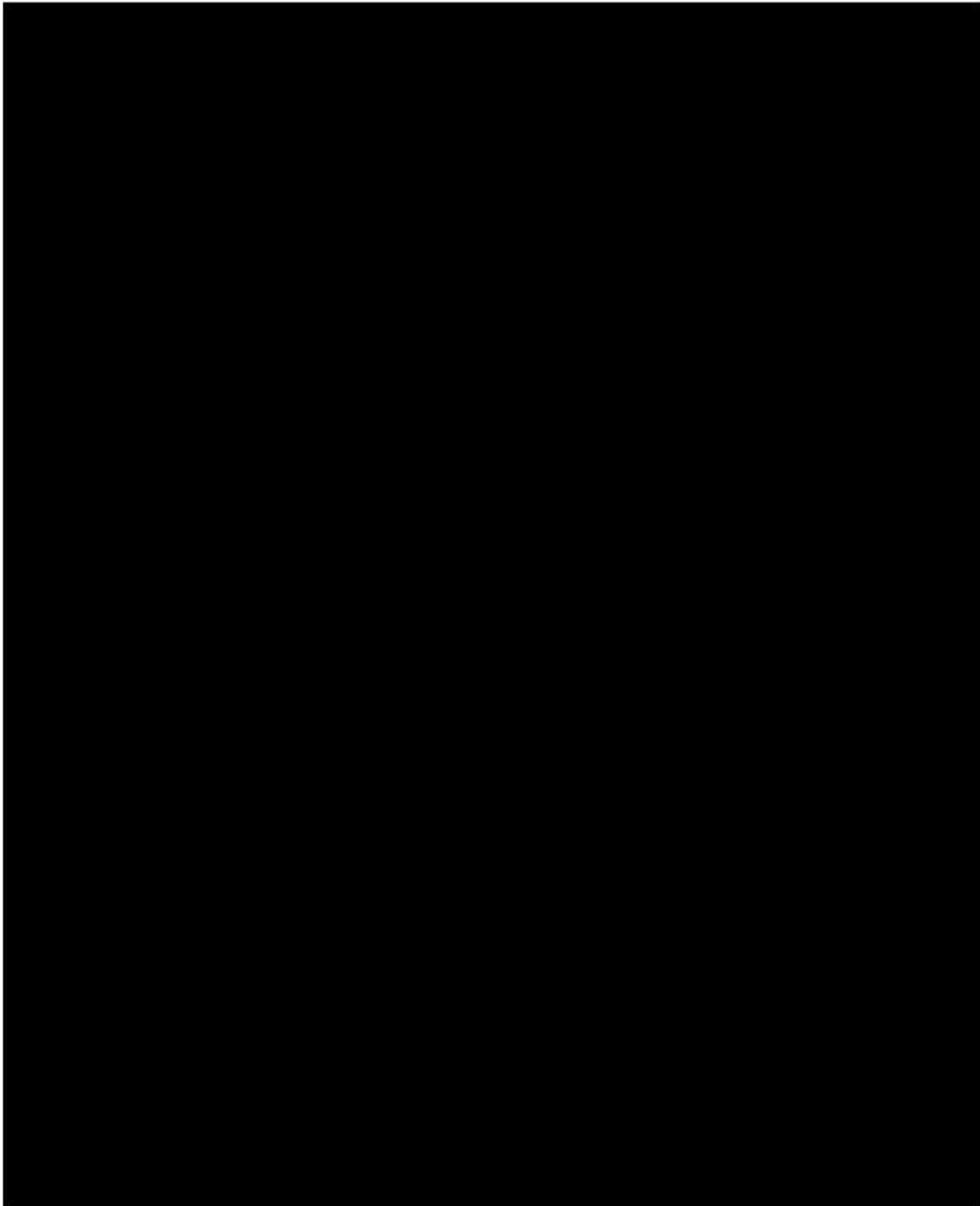
・ 崖線部～終点



②掘割案



③地下案



平成 29 年度道路概略検討業務より



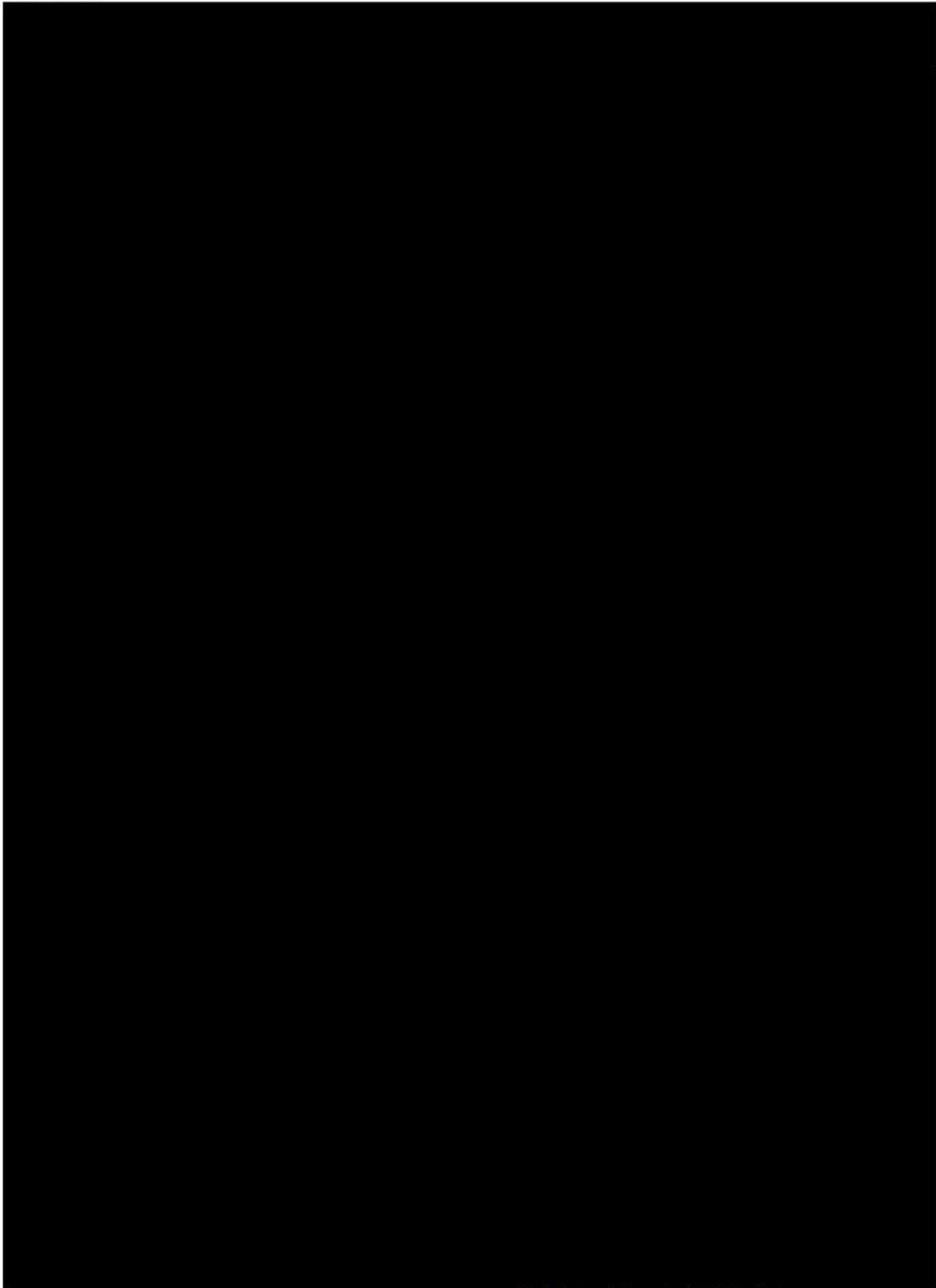


平成 29 年度道路概略検討業務より

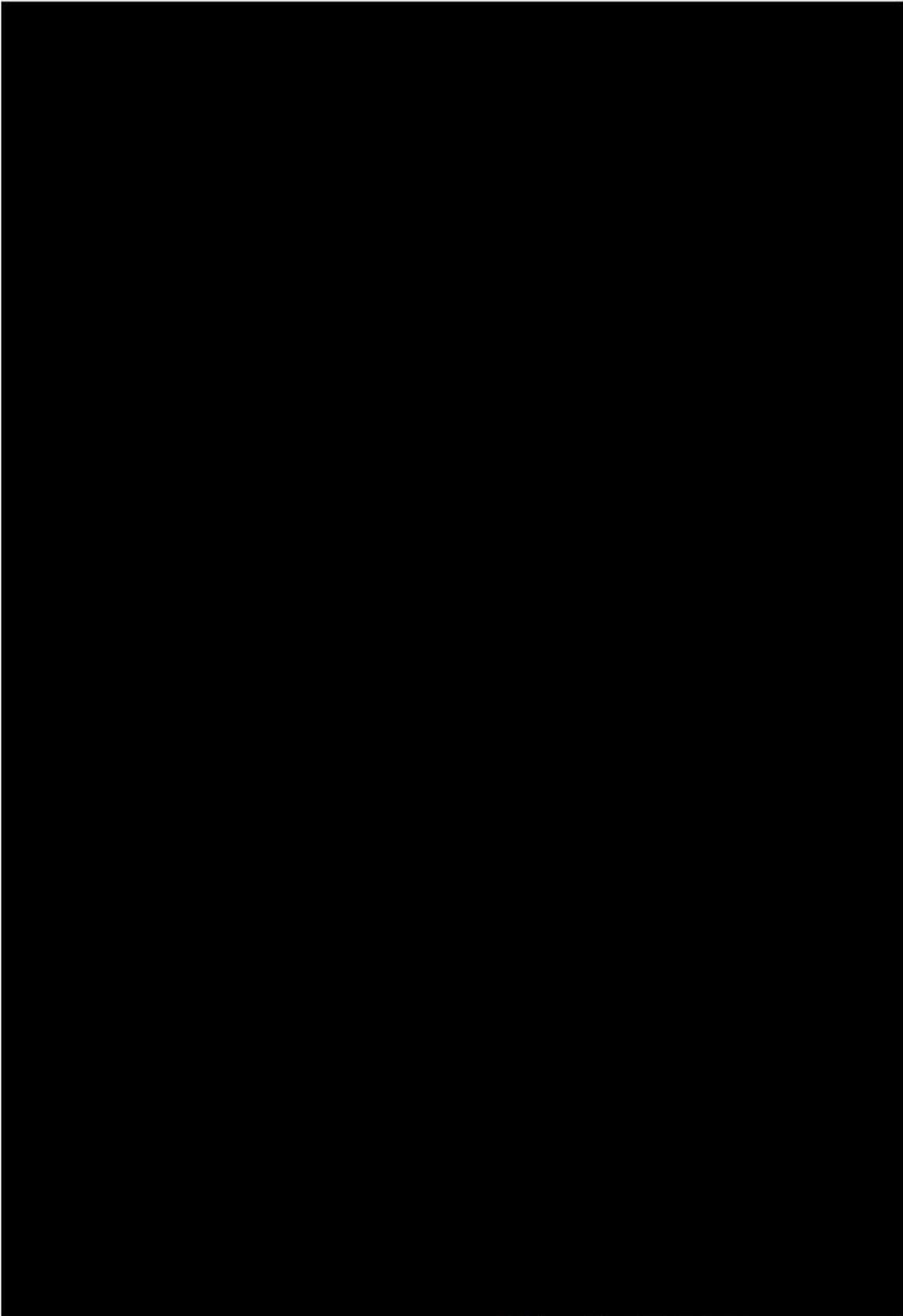


3) 主要構造物計画

① 橋梁案

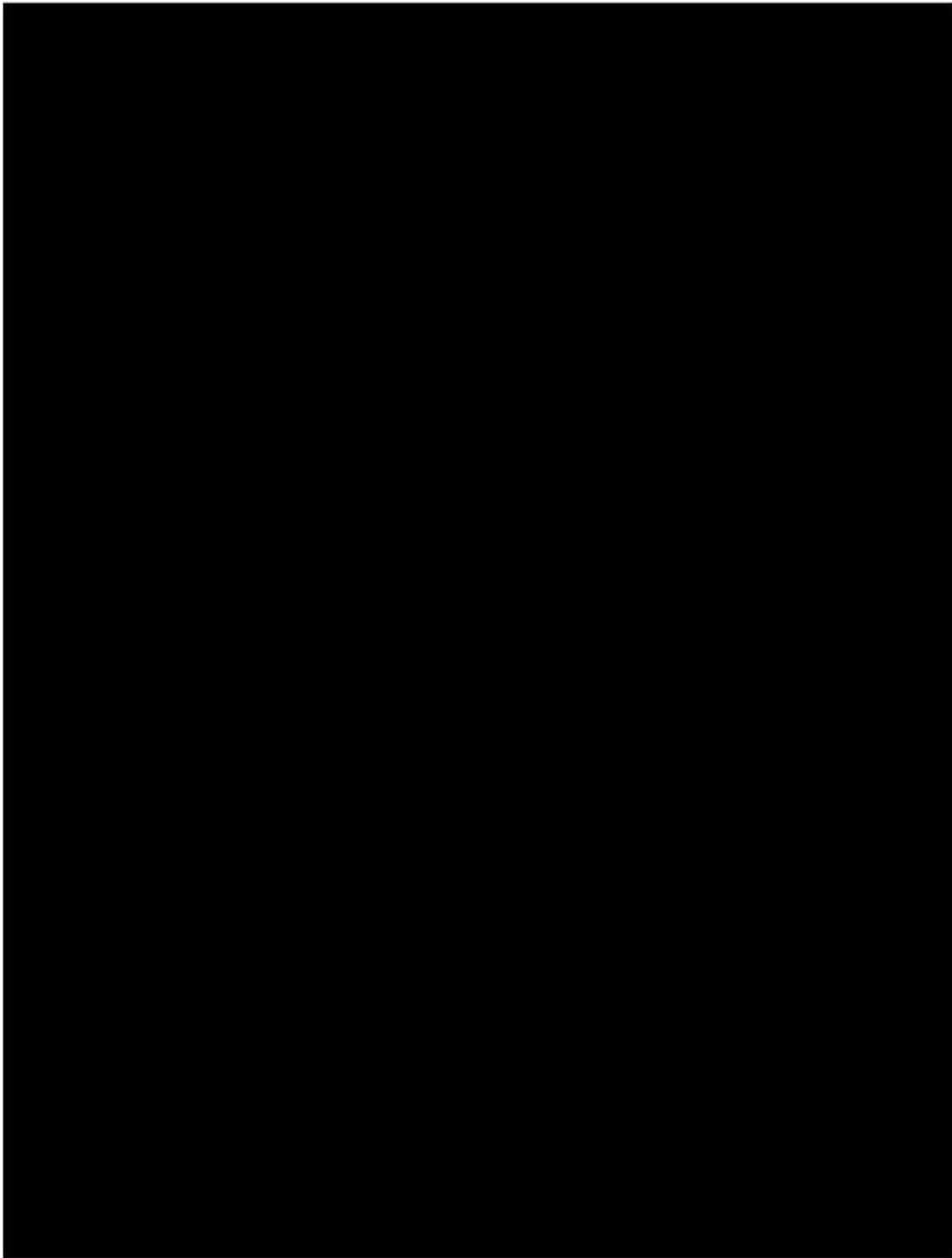


東京都 橋梁設計要領(案) P.Ⅱ-17 より



東京都 橋梁設計要領(案) P.Ⅱ-18 より

②掘割案

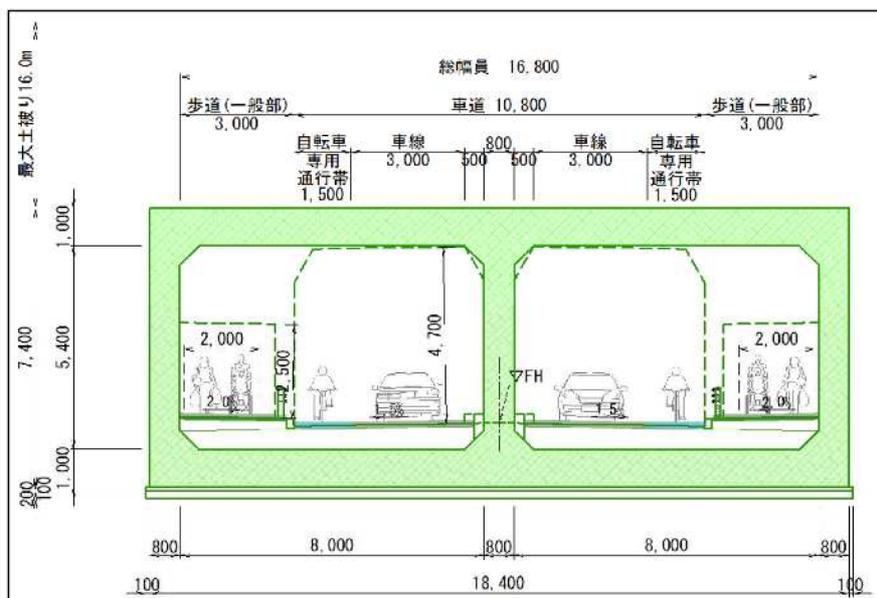


道路土工 擁壁工指針 P.27 より

③地下案

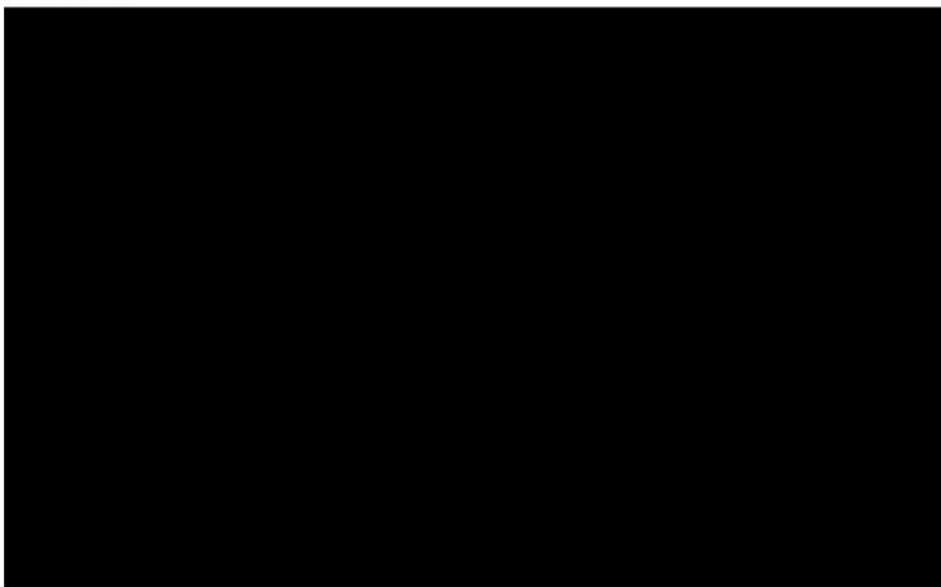


・過年度計画断面



平成 29 年度道路概略検討業務より

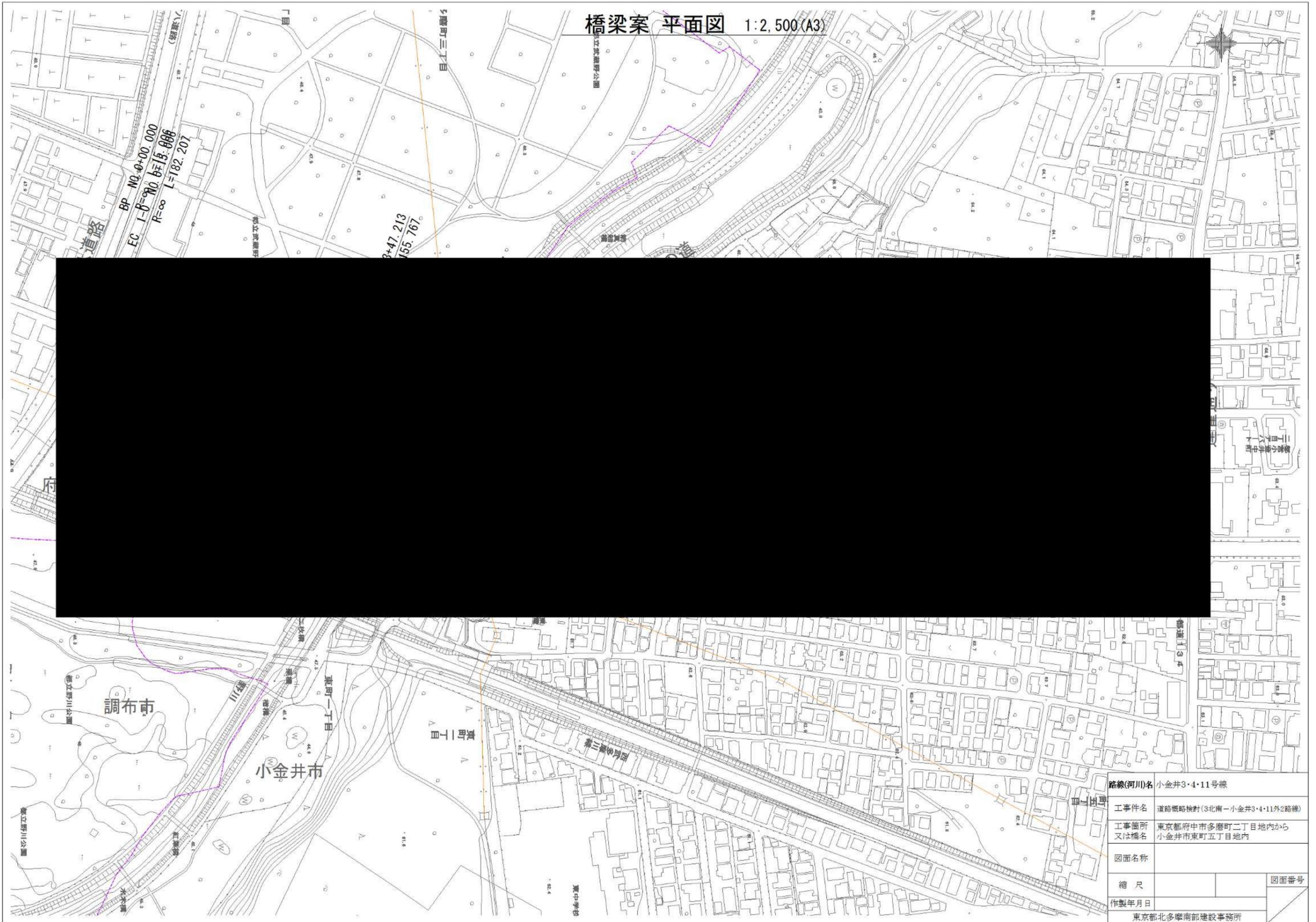
・今年度検討断面



(6) 検討図

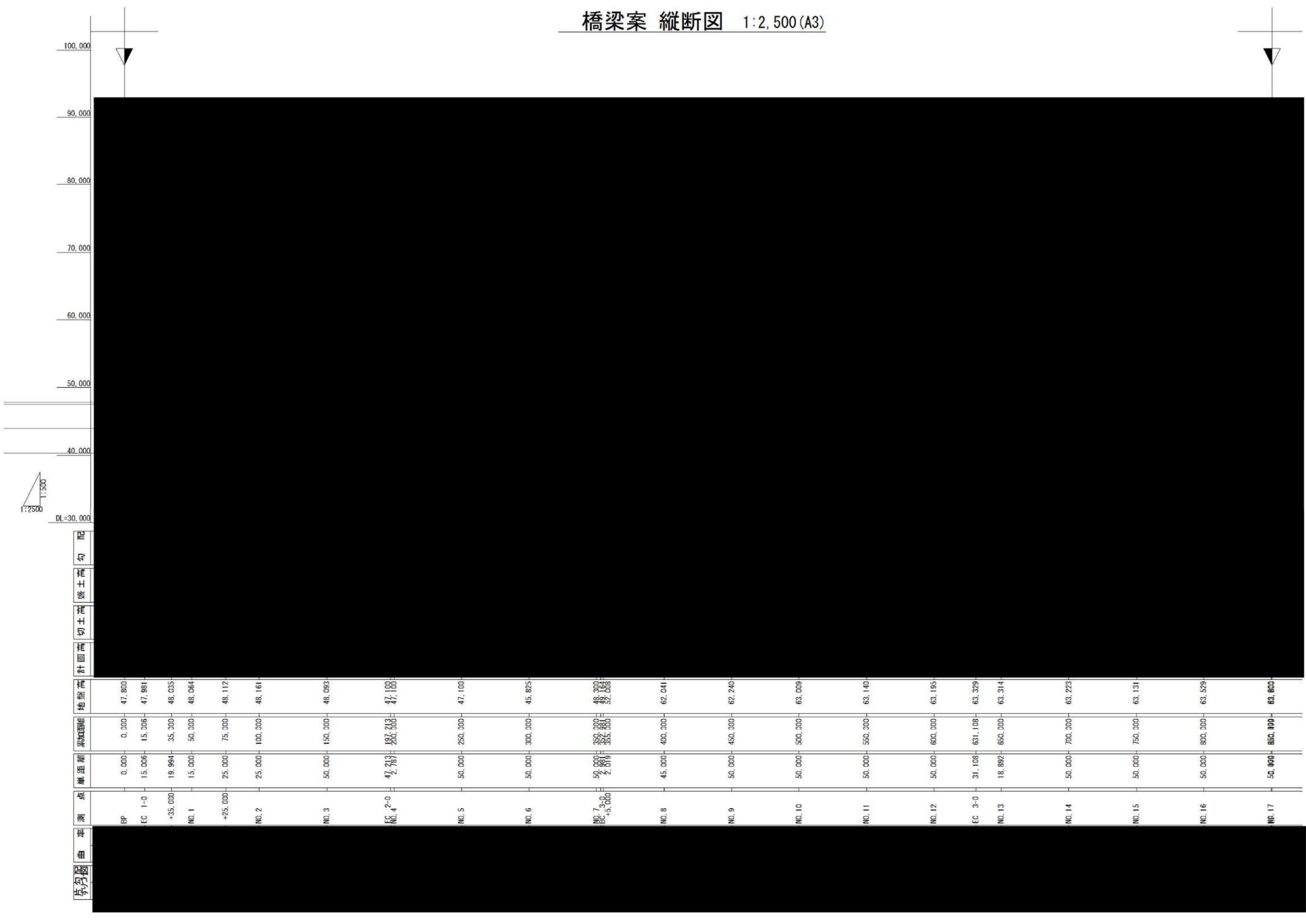
次ページ以降に各案の検討図を示す。

橋梁案 平面図 1:2,500 (A3)



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

橋梁案 縦断面図 1:2,500 (A3)

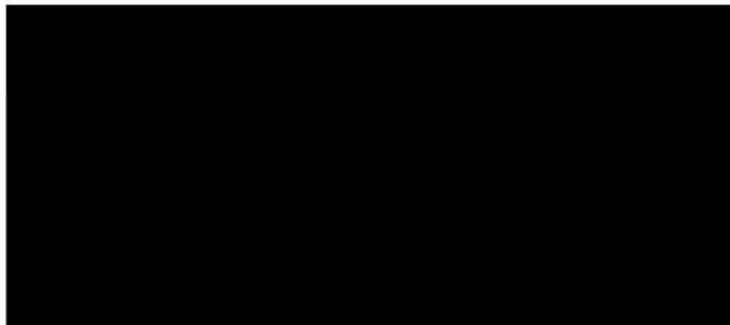


標準横断図 1:200

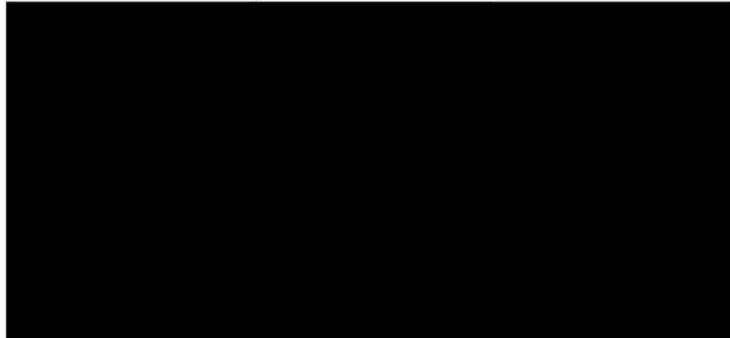
交差点部(起点方)



一般部(起点方)



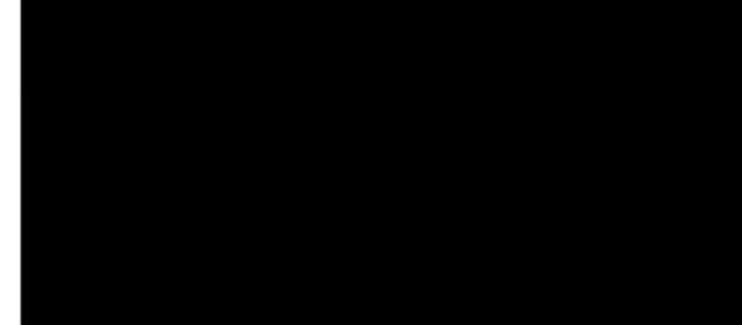
橋梁部



交差点部(終点方)

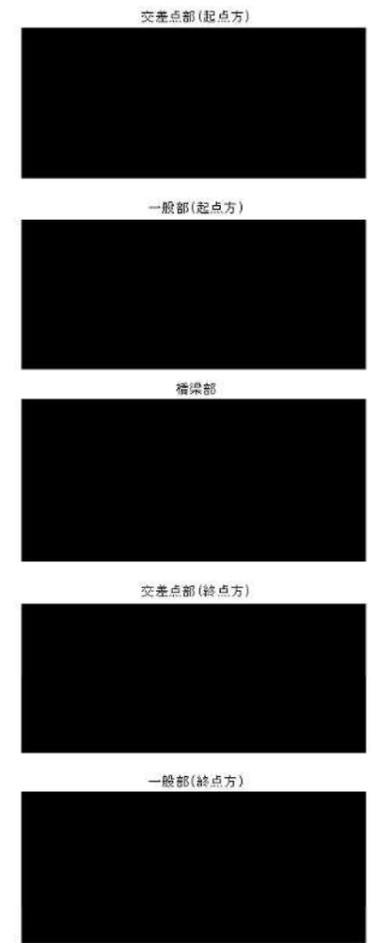
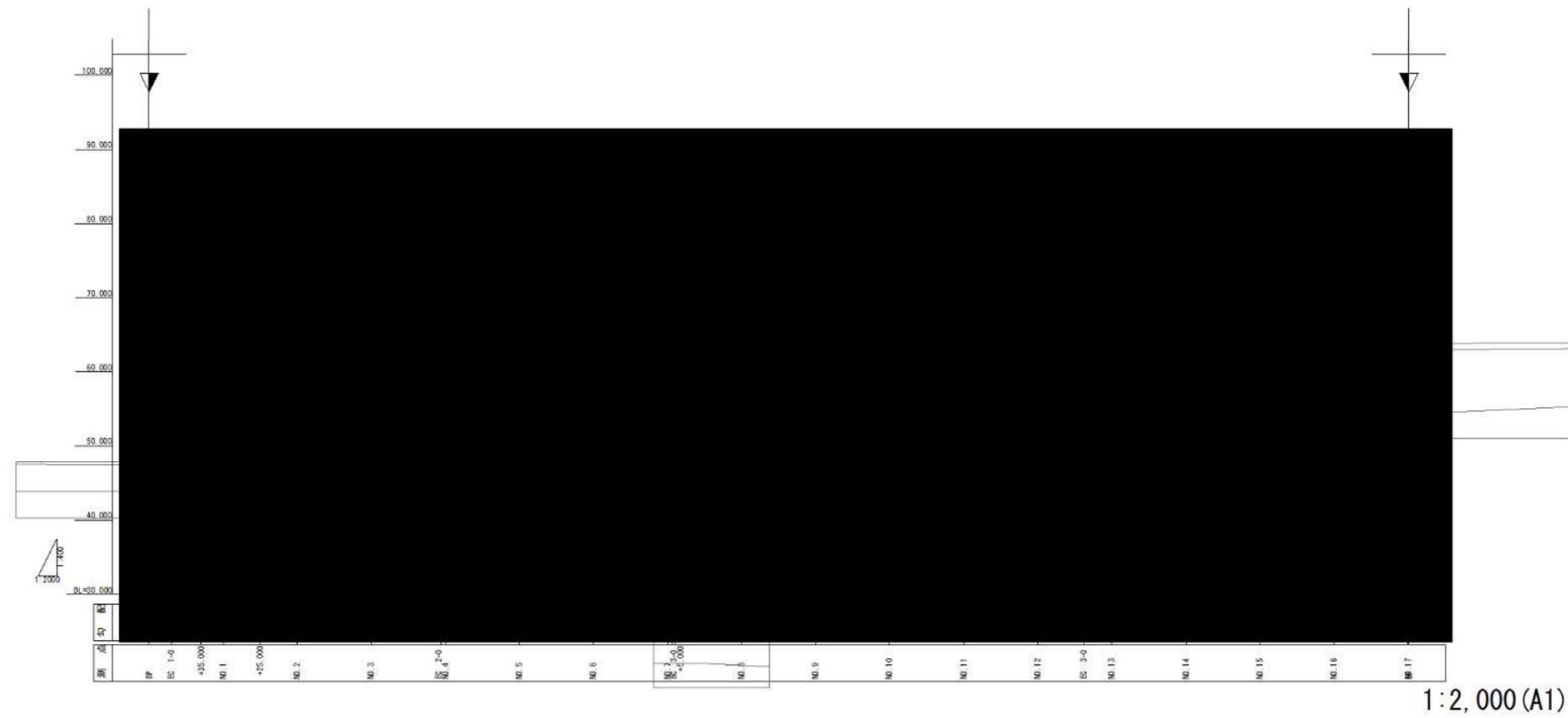
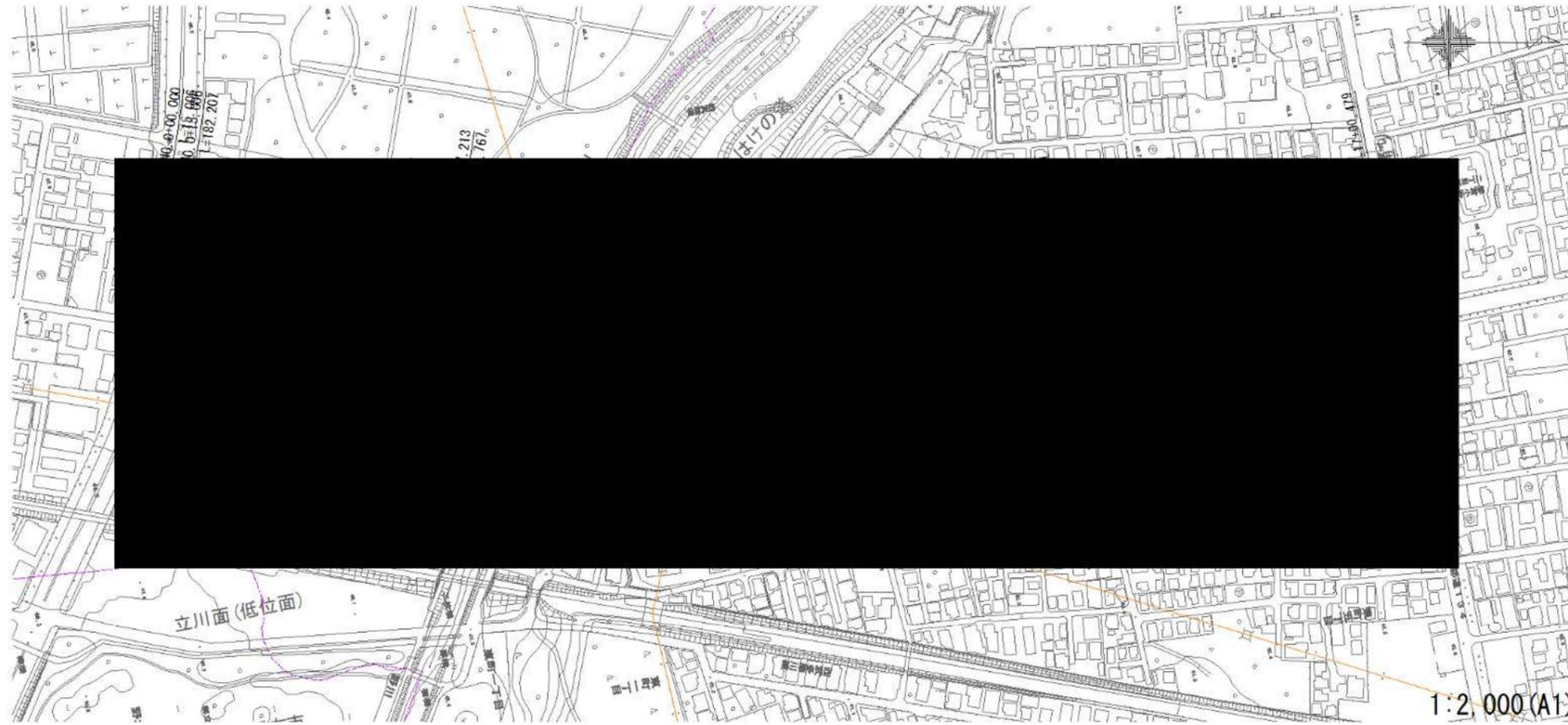


一般部(終点方)

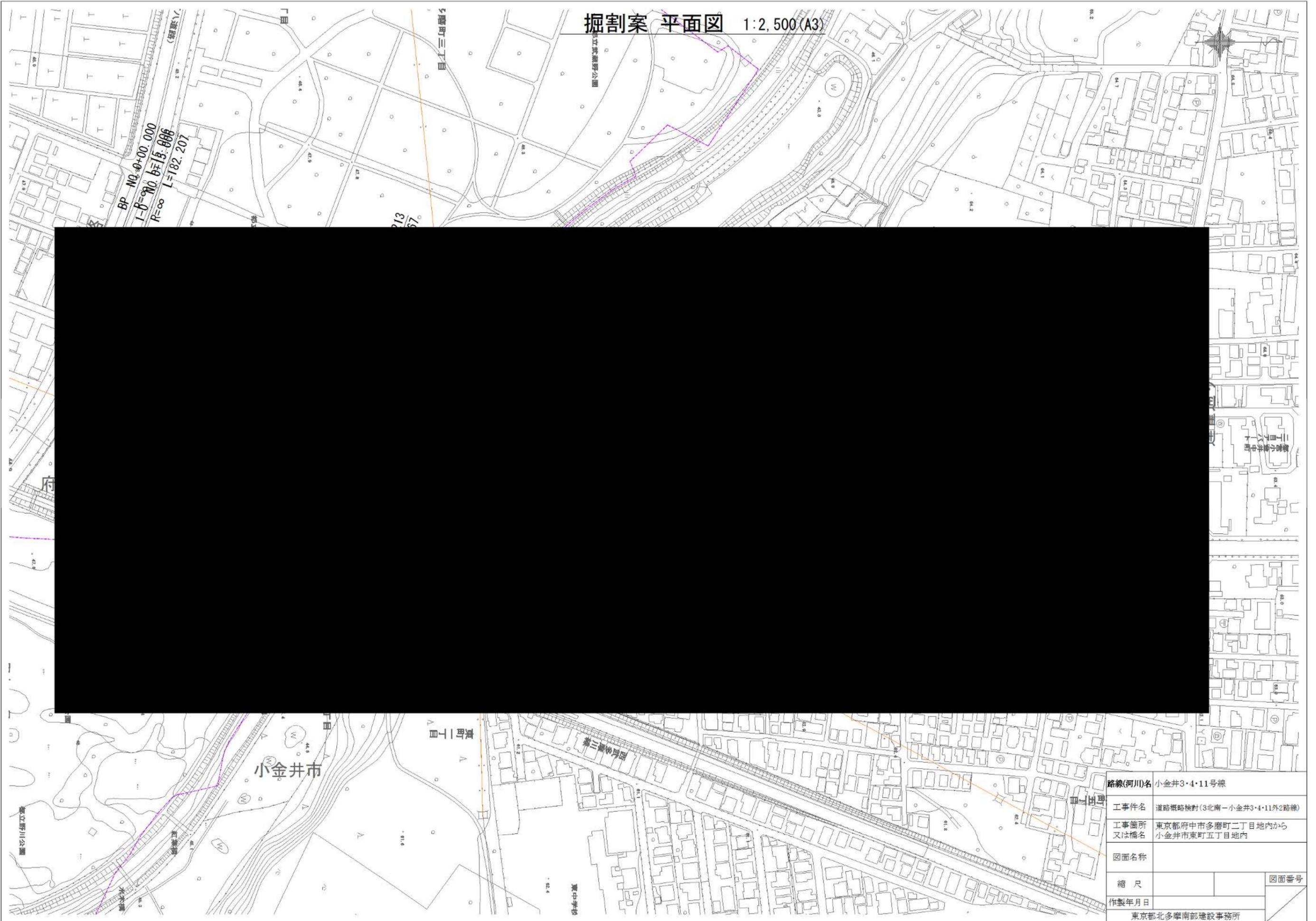


路線(河川)名	小金井3・4・11号線		
工事件名	道路概略検討(3北南-小金井3・4・11外2路線)		
工事箇所 又は橋名	東京都府中市多磨町二丁目地内から 小金井市東町五丁目地内		
図面名称	標準横断図		
縮尺	1:200(1:100)	ただし()内は A1判に拡大時	図面番号
作製年月日	令和 4年 12月 日		
東京都北多摩南部建設事務所			

橋梁案 一般図



掘割案 平面図 1:2,500 (A3)



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

掘割案 縦断面図 1:2,500 (A3)

