

「小平都市計画道路3・4・10号小平大和線 都市計画変更素案の説明会」における主な質問と回答

日時	会場
平成28年11月11日（金）午後7時～8時30分	小平第六小学校
平成28年11月12日（土）午後2時～3時30分	小平第六小学校

	質問	説明会での回答
事業について	新小金井街道のアンダーパスは着工から完成までどのくらいの期間がかかったのか。	東京都が整備した、新小金井街道の小平グリーンロード立体は、アンダーパスと前後の道路を合わせて延長725mであり、事業期間としては、平成6年度から平成17年度までの12年間と伺っている。
	用地がかかる人には、具体的に何度も説明してほしい。	事業概要および測量説明会を開催する段階になれば、事業の具体的な話も出来るようになる。 その後、測量後に行う用地説明会の段階になれば、どのくらい用地がかかるかなどについてお伝えできる。 説明会以外でも、気になることがあれば、市まで問い合わせいただきたい。
	都市計画決定と都市計画道路づくりの流れについて具体的な時期を教えてください。	都市計画決定・告示については、本年度末（平成29年3月）を目標に進めている。 都市計画決定から、事業概要および測量説明会までの期間は、関係機関との調整があるため、現時点で具体的に示すことが出来ない。 事業概要および測量説明会を行った後、1年半～2年後に事業認可を取得し、その後、半年～1年後に用地説明会に行いたいと考えている。 用地説明会後は、用地折衝・協議に5～7年程度要すると考えている。

<p>整備効果について</p>	<p>整備効果と「小川駅前周辺地区まちづくりビジョン」の関連性が見えない。また、具体的な数字がないため、昭和の計画があるから、ただ単にそれを進めているだけに思えるが、本当にこの道路は必要なのか、また効果があるのかをちゃんと調査しているのか。</p>	<p>経済効果については具体的に算出していないが、まちづくりビジョン策定の際に、この地域は狭あい道路や行き止まり道路の多い地区としてあげられ、経済効果という観点からではなく、まちをより良くするために整備するものとしている。事業費については、都市計画変更の手続きの段階のため、今後算出していくが、参考例として、東京都が整備した小平グリーンロード立体では、延長 725m で約 95 億円であると伺っている。小平 3・4・10 号線の整備延長は約 530m のため、これよりも少額になるものと考えている。</p>
	<p>交通量調査等を行っているのか。行っていれば、情報が公開されないと、本当に渋滞緩和につながるのかなどわからない。</p>	<p>交通量調査は行っている。今後は、情報について、どのような形でお伝えすれば分かりやすいか等を考え、情報提供に努めていく。</p>
<p>冠水対策について</p>	<p>大雨が降った際にこの路線は止められるのか。</p>	<p>大雨の際は、安全のため、通行止めにすることもあると考えている。冠水対策については、ポンプ設備や冠水センサーの設置、また、アンダーパスの入口には、注意喚起の看板を付けるなどの対策を考えており、今後、検討していく。</p>
<p>階段の設置について</p>	<p>小平グリーンロード立体（新小金井街道）では、歩行者が、線路の脇から階段を利用して西武線を渡れるようになっている。今の計画では、駅に行くために遠回りをしなければならない。線路のところでアンダーパスと地上部を行き来できるようにならないか。</p>	<p>現在の計画に加えて、さらに副道とアンダーパスの間に階段のスペースを設けることは、都市計画変更素案で示した計画幅員をさらに広げる必要があり、沿道への影響が大きくなると考えられることから、交通管理者と協議の上、階段の設置は含めないこととしている。</p>

幅員について	アンダーパスよりも副道の車道幅員が広いのはなぜか。 今後、アンダーパスの車道幅員を副道の車道幅員に合わせることで、全体の幅員が広がるようなことはあるのか。	アンダーパスの車道部は、車線 3m と管理用通路幅 0.75m が両側にあるため、幅員は 7.5m となる。 副道の車道部は車道 4.0m に路肩 0.5m を両側に設けるため、合計 5.0m となる。副道の幅員は、緊急車両が停車したときなどに、車両のすれ違いが出来る幅員としている。アンダーパスの車道は、2車線あるので、緊急時でも反対車線を利用して通行可能である。 全体の幅員については、現在の法令に基づいて設計しているので、これ以上広がることはないと考えている。
自転車の通行について	アンダーパスと副道では、自転車の通行方法が違うのはなぜか。	アンダーパスの自転車の通行方法としては、自転車も歩行者と同じ緩やかな勾配で通行していただくために、自転車歩行車道としている。仮に車道を走ることになると、勾配も急であり、危険であると考えている 一方、副道については、現在の道路交通法で、自転車は車道を通行することになっているため、自転車は車道を通行することとしている。
工事について	工事中は、通行止めになるのか。計画道路の南側に住んでいる人たちは、通行止めになってしまうと、小川駅に行くのに不便になる。	まだ具体的な工事方法は決まっていないが、工事期間が長くなるので、工事中の動線を考えながら進めていかなければならないと考えている。なるべく皆様にはご迷惑かからないような形でやっていきたいと考えている。
	工事中は、計画幅員以上の土地を使用するのか。	基本的には、都市計画線内で、仮設を含め、工事を行うものと考えている。工事の具体的な内容はまだ決まっていないため、工事の計画を立てていく中で、土地をお借りするということがあれば、個別にご相談させて頂きたいと考えている。

副道の必要性について	副道は不要ではないか。	アンダーパスだけにしてしまうと、沿道へのアクセスが出来なくなってしまうため、副道を設けることにしている。
	二中通り等を利用すれば府中街道などにも行けるのだから、道路の幅を広げてまで副道を作る必要はないのではないか。	副道を整備しないと、現在の南北道路は、小平3・4・10号線が出来たことによって、行き止まりとなってしまう。副道があることによって、小平3・4・10号線を挟んだ南北の移動も可能となるため、この地域のネットワークも考え、副道は必要であると考えている。
副道について	副道は車が通れるか。また、一方通行なのか。	副道の車道は、5.0mなので通行可能である。通行は一方通行で考えている。
	線路を中心に分けて見たときに、同じ勾配なのに西側に対して東側のアンダーパスがより長いのは何故か。	<p>線路より西側の富士見通りまでの距離が、東側の府中街道までの距離よりも短いため、形状が異なっている。</p> <p><補足説明></p> <p>副道とアンダーパスから上がってくる本線との接続は、東側のように、本線と高低差が無くなった辺りから接続し、上がってくる車を安全に確認でき、かつ、スムーズに本線へ合流できるように整備することが基本となる。</p> <p>しかし、西側では、富士見通りまでの距離が限られており、本線から上がった直後に合流部を設けることしかできないため、距離が短くなっている。</p> <p>西側の副道と本線との合流部については、地形上、道路を整備するための法令である道路構造令に準拠できないため、交通管理者と協議を重ね、安全性の検討を行い、このような形状となっている。</p>

副道の出入りについて	副道から本線に出るときは、右折でも左折でも出られるのか。	副道から左折して本線に出ることは可能であるが、交通安全上、危険であることから右折禁止と考えている。
	副道から右折できない理由は何か	西武線から交差点までの距離が短いという状況のなか、道路については、法令に準拠して検討し、交通安全等については、交通管理者である警察と協議を進めている。交通管理者との協議により、アンダーパスを上がってきた本線車道は右折レーンも含んだ3車線であり、副道から右折することは、交通安全上、危険であることから右折禁止と考えている。
	右折レーンを短くするなど、副道から右折できるように工夫をしてほしい。	今回、いただいたご要望については、今後の協議の中で、交通管理者に伝えていく。
南北の移動について	線路沿いを通って南北を移動するときに、途中から幅の狭い農道になっているが、その農道を広げて整備すれば、副道を付けなくても行き来出来るのではないか。	小平3・4・10号線によって、南北道路が分断されるため、この地域のネットワークとして、副道も含めた形で考えている。また、南北道路については、今後、近隣住民の皆様のご意見等を伺いながら、既存の道路拡幅も含め、検討する必要があると考えている。
	今現在、西武国分寺線沿いの道路、農道を利用して、南側から小川駅の方まで出ているが、南北の行き来はどのようにしたらよいのか。	小平3・4・10号線が整備されると今まで通っていたようには行けなくなるが、副道を利用して、線路沿いの道路または、府中街道の交差点まで出てもらい、行き来してもらうことになる。
資料について	図面上に、計画にかかる人の名前を記載すべきではないか。個々にどのくらいかかるかといったことも記載しておくべきではないか。	名前については、個人情報保護のため、パンフレット等に記載して公開することは出来ない。また、計画線については、測量後でないと正確に示すことはできない。