

【ご意見回答シート】 道路拡幅整備事業に関するご意見と市の考え方

分類	番号	ご意見	日付等	回答
防災	1	消防車両の通行方法を工夫し、6m幅員を縮小できないのか。	6月7日 説明会	6mの幅員は、消防車が通れるだけの幅ではなく、災害時に安全かつ円滑に活動するための余裕を含めた幅として考えています。消防車が給水しながらホースを使用する場合には、膨らんだホースを捌くスペースや消防隊員の活動スペースも必要になります。また、消防車が道路上で活動している場合でも、救急車など別の緊急車両が通行できるような空間を確保することが重要であるため、6m幅員を縮小することは考えていません。
	2	防火水槽を改修することで、防災効果が向上するのか。	6月7日 説明会	防火水槽の防災機能自体が向上するものではありません。現在の防火水槽は道路拡幅後の車両荷重に対応できないため更新するものです。なお、取水口を当該道路側に設けることで、取水時に井の頭公園通りを通行止めにすることなく消防活動を行うことが可能となり、防災効果の向上につながります。
	3	この道路は防災道路の位置づけなのか。	6月7日 説明会	本事業は防災機能を有した道路として整備するものであり、地域の防災性の向上を喫緊の目的として実施するものです。災害時には緊急車両のアクセス向上や避難経路の確保に寄与します。また、周辺道路とつながる道路ネットワークの一部として、日常の移動や通行の利便性の向上を図るとともに、交差する狭あいな道路（第56号線）も当該道路と併せ一部拡幅することで、車両と歩行者の接触リスクの低減など交通安全性の向上も目的としています。
	4	今回の整備によって、火災時にどのような効果があるのか。火災延焼クラスターの縮小や消防活動困難区域の解消につながるのか。	6月7日 説明会	本事業のみで、火災延焼クラスターの縮小や消防活動困難区域の解消を実現するものではないと考えていますが、当該道路の整備により緊急車両のアクセス性が向上し、消防活動の円滑化に寄与します。また、避難所となる第五小学校への物資搬送にも効果があります。
	5	消防活動の円滑化とは漠然としていて効果がよくわからない。消防活動困難区域がどの様に変化していくのか。	7月5日 説明会	現時点では、消防活動困難区域は東京消防庁の基準により、評価・設定するものであり、どの様に変化していくのかはお示しできませんが、道路を整備することで、消防活動困難区域へ消防車の寄り付きができ、1分1秒を争う災害現場での消防活動の時間短縮（消防ホースを運ぶ・連結する時間）となることは明らかであり、消防活動の円滑化につながります。
	6	道路を建設するよりは、小型の消防車を増やした方が有効だと思う。 素早く対応できる小型の消防車を収容できる施設を作った方が有効だと思う。	7月5日 説明会	現在、井の頭地区から最も近い三鷹消防署牟礼出張所には、2台の消防ポンプ自動車が配備されており、その内訳は、小型消防ポンプ自動車（三鷹市消防団の消防ポンプ自動車も同規模）と普通消防ポンプ自動車です。このうち、小型消防ポンプ自動車は、道路狭隘地域における機動性を確保するため、車体寸法を小さくした車両であり、放水能力、積載能力及び乗車能力についても高い水準を維持しています。また、東京消防庁が配備する消防ポンプ車の中で最も小型の車両です。このことから、現時点において、さらに小型の消防ポンプ自動車の導入は想定していないとのこと です。また、小型消防車の購入や消防車両を収容する施設の建設については、まずは緊急車両のアクセス道路の整備を進めることがより有効であると考えており、検討していません。消防署や消防団からは、災害現場の近くまで消防車両が進入できることが非常に重要であり、アクセス道路の整備によって消防ホースの搬送や延長作業が円滑となり、初動対応時間の短縮につながるとの意見をいただいています。火災現場では一分一秒を争う対応が求められることから、アクセス道路の整備は消防活動の迅速化・円滑化を図り、消火活動の効果を高めるものと考えています。
	7	今回の整備で、緊急輸送道路と繋がるとの事ですが、令和4年の火災時は56号線は通行できなかった。 整備の必要性がわからない。	7月5日 説明会	緊急輸送道路は、避難所に救助・医療・物資供給など応急活動を行うための道路です。災害時には、一般車両の通行が制限または禁止することも可能であり、今後、緊急輸送道路の指定についても検討していきます。令和4年の火災時は、消火活動のため通行出来ませんでした。道路を整備することによって井の頭公園通りから避難所へのアクセスが可能となります。
	8	避難所に物資を運ぶのに幅6mもの道路は必要ないと思う。 大きい車両での物資搬入でなく小型車両で数回に分けて搬入すればいいと思う。	7月5日 説明会	数回に分けての物資搬入の可否は、実際に災害が発生した際の車両確保状況に左右され则认为ます。広い道路があれば一回で大型車両で搬入でき、効率的に物資を供給することができます。
	9	今回の道路拡幅整備は、あった方がいいレベルなのか。 それともなくてはならない道路拡幅整備なのか。	7月5日 説明会	本事業は、井の頭地区における防災性の向上のため緊急車両が円滑に通行できる経路を確保する『防災機能を確保するための道路』であると共に『生活道路のネットワーク』を構築するものとして幅員6メートルの道路整備を計画するものです。『防災・減災』のまちづくりを目的とし、なくてはならない道路拡幅整備です。
公園・樹木	1	公園はどの程度減るのか。今後どのように改修するのか。	6月7日 説明会	道路拡幅に伴い、児童遊園の面積は現況の約3分の2程度（約357㎡⇒約248㎡）となります。一方で、ベンチの数や出入口の数（2箇所）は維持し、利用環境の確保を図ります。植栽については、四季を感じられるエゴノキやイロハモミジなどの中木3本と、シンボルツリーとなるクスノキ1本を植樹し、木陰となる位置にベンチを再配置するなど、憩いの場としての機能を継承していきます。 【公園イメージについては、第2回説明資料P2をご覧ください。】
	2	シンボルツリーのクスノキ（樹木）は残存・移植できないのか。	7月5日 説明会	現在のクスノキについては、残存や移植の可能性を検討しました。しかし、残した場合は緊急車両が通行できる幅員を確保できず、また、車両が通行できるよう整備すると根を傷める可能性があり、将来的な樹木の健全な生育にも影響が懸念されます。移植についても検討しましたが、大きな樹木は移植時に根を多く切る必要があり、根から吸収できる水分が減るため、葉から水分が出ていく蒸散作用とのバランスを取るために、枝葉を大きく減らす（いわゆる丸坊主に近い）剪定が必要となります。その後、健全な樹形に戻るまで長い期間を要します。そのため、既存樹木を無理に残すのではなく、健全に育てられる環境に新たなクスノキをシンボルツリーとして植樹（高さ5m程度）します。 【検討内容については、第2回説明資料P7～P9をご覧ください。】
	3	かまどベンチ、雨庭など環境・防災設備を設置できないのか。	7月5日 説明会	かまどベンチについては、ご意見を踏まえ設置を行います。一方、雨庭については本児童遊園は規模が小さく、現状でも水はけが良いことから必要性は高くないと考えています。また、本整備では浸透枳を設置する計画としており、雨水浸透機能は十分に確保できるものと考えています。雨庭を整備すると遊び場の有効スペースが狭くなってしまうこともあり、雨庭の整備は行わない考えです。
	4	落葉樹（イロハモミジ）ではなく常緑樹を植栽してほしい。	7月5日 説明会	公園を管理する緑と公園課と協議し、四季を感じることができる樹種（イロハモミジ）を選定しました。ご意見として受け、改めて緑と公園課と協議した結果、公園内の視認性確保などの観点から落葉樹とし、シンボルツリーとしてクスノキなどの常緑樹を植栽します。

交通安全対策	1	一方通行にすれば安全ではないのか。	6月7日 説明会	市は、防災面だけでなく、日常の道路利用や地域の利便性も考慮し、一方通行化ではなく相互通行できる道路として整備します。 また、交通管理者（警察）の見解では、一方通行にすると見通しが良くなり、速度が出やすくなる可能性がある一方、相互通行では対向車への配慮により速度抑制につながる面があるとのことでした。
	2	抜け道として利用され交通量が増えるのではないのか。	7月5日 説明会	本路線の整備により、現在利用している経路から計画路線を通る経路へ変更する車両が想定されますが、井の頭公園通りは3tの重量規制があり、また第56号線も部分的に幅員が狭くなっているため、周辺道路の状況から大きく交通量が増加するものではないと考えています。なお、整備前の交通状況を把握するため、事前に交通量調査を実施するとともに、整備後についても1か月後、6か月後、1年後を目安に交通量の変化や利用状況を確認し、必要な安全対策等を実施します。
	3	交通量調査の根拠や計算方法が分からない。	7月5日 説明会	交通量については、令和7年10月24日（木）、計画路線の起終点となる井の頭公園通りと第56号線、また、それぞれの道路が交差する三鷹台駅前通りにおいて、午前7時から午後7時までの12時間交通量を調査しました。調査結果をもとに、24時間交通量を算出しています。24時間交通量の算出には、小型車両については、周辺の新宿国立線の昼夜率1.27、大型車両については、東京都道路工事設計基準に基づき、12時間交通量調査結果に昼夜率1.5を掛けて24時間交通量を算出しています。 【調査位置や数量については、第2回説明資料P13.P14をご覧ください。】
	4	通学路の安全対策は行うのか。	7月5日 説明会	通学路の安全対策については、小学校から要望のあった横断歩道の設置について、交通管理者（警察）と協議を行いました。また、整備後はスクールゾーンとし、午前7時40分から8時40分までの時間帯で車両の通行規制を行う予定です。また、整備後、児童の通行状況を確認し、安全な利用が図られるよう、交通管理者（警察）による現地での対応について調整を進めています。
	5	具体的な安全対策を示してほしい。	7月5日 説明会	・隅切り部など見通しが悪い箇所ではポストコーンを設置し、歩行者の飛び出し防止を図ります。 ・自転車の通行位置を明示するとともに、歩行者が安心して通行できるよう歩行空間を緑色で着色し、通行帯を分かりやすくします。 ・ポストコーンによる狭さを設けることで速度抑制を図ります。 ・交差点部にはカーブミラーを設置するなど、安全に通行できる環境を整備します。 一方、自転車の交通ルールやマナーについては、利用者一人ひとりの意識も重要です。市では自転車安全講習会などの啓発活動を実施しているため、地域の皆様にも積極的な参加をお願いします。 【交通安全対策については、第3回説明資料P5をご覧ください。】
	6	井の頭公園、吉祥寺地区は観光地化されて近年人も多い。井の頭の狭い地区に流入する車は多くなると思う。吉祥寺側からの交通量が増えてきた場合、どのように安全を担保してもらえるのか。	7月5日 説明会	観光化が進むと、どのくらい交通量が増えるのかは現時点で予測できませんが、交通安全対策については、交通管理者（警察）と協議を行い有効な対策を行うとともに、整備後もチェック、必要に応じて改善を行います。 【交通安全対策については、第3回説明資料P5をご覧ください。】
	7	24時間の交通量データだが、通勤・通学時間帯、夜間と交通量の差があると思うが、時間帯別の詳細データを提示してもらいたい。	7月5日 説明会	第3回説明資料P4をご覧ください。
	8	交通安全のチェック&レビューについて示してほしい。	7月5日 説明会	整備前：現況の交通量状況を把握（自動車、自転車、歩行者の通行状況） 整備後：開通後一定期間（1か月後、6か月後、1年後）の交通量調査実施、車両速度計測 交通管理者との立会い確認 学校などへの意見聴取 ※交通量調査の結果や開通後の状況を踏まえ交通管理者と協議の上改善策を検討していきます。
都市計画道路	1	市が、都市計画道路用地を先行取得し整備を行えばよいのではないのか。	6月7日 説明会	市が先行して用地取得を行う案については、多額の財源が必要であり、市民生活に直結する様々な行政サービスとの財源配分を考慮する必要があるため、市単独で実施（用地取得及び整備）することは困難です。行政間での”つなぎ融資”という制度はありません。
	2	都市計画道路が整備されるなら今回の整備は不要ではないのか。	7月5日 説明会	都市計画道路については、東京都が事業主体となるため、整備の時期や進め方については東京都の判断によるものとなります。現在は都市計画決定されているものの、優先整備路線に選定されていないことから、事業開始時期は現時点では分かりません。市としては、地域の防災性向上は早急に取り組む必要があることから、現時点で実施可能な対策として今回の整備を進めるものです。
	3	この道路は都市計画道路の代わりになるのか。	7月5日 説明会	都市計画道路とは役割が異なり、地域内の防災・生活道路として整備するものです。
	4	都市計画道路が整備された後は役目を終えて緑道に戻せないのか。	7月5日 説明会	都市計画道路が整備された後に、今回整備する道路を緑道に戻すことについては、現時点では回答できません。現在、都市計画道路がいつ整備されるのか、また整備された時点での周辺の土地利用や交通状況、地域のニーズがどのようになっているのかも分からないため、将来の道路のあり方を判断できる状況ではありません。
	5	今回の整備道路と、第五小学校との結節点の箇所に都市計画道路ができると、今回の交通量の想定は全て崩れるのではないのか。	7月5日 説明会	都市計画道路が完成した際は交通量の想定は変わりますが、「防災・減災」のまちづくりへの取組みは喫緊の課題だと考えます。
その他	1	透水性の舗装等、環境に配慮した工事をして欲しい。	7月5日 説明会	歩道については、原則、透水性舗装で施工しています。当該地は車道として整備を行うため、透水性舗装での施工は行いません。公園内は土の整備のままであるため、一定程度の雨水浸透機能が確保されます。