

【第 2 部】

都施行の優先整備路線に係るこの間の経過と現時点の市の状況について

1

令和 7 年 8 月
小金井市

1

2

第 2 部の説明を始める前に

- ※本日、**第 2 部でご説明する内容**は、
都施行の優先整備路線（小金井都市計画道路 3・4・1 号線及び
3・4・1 1 号線外）に係るこの間の経過と現時点の市の状況に
ついてご説明するものです。
- ※優先整備 2 路線は、東京都の事業ではありますが、
市が独自に検証を実施したもので、
整備の効果や影響についてとりまとめたものです。
- ※本日の皆様からのご意見、ご要望を踏まえて
今後の対応について検討してまいります。

2

本日の説明の流れ

- ▶ 1 説明会の目的・経過について
- ▶ 2 優先整備路線の独自検証について
- ▶ 3 市長報告の撤回について
- ▶ 4 現時点での市の状況について

1 説明会の目的・経過について

(1) 本日の説明の目的

- ▶ 小金井都市計画道路 3・4・1 号線及び 3・4・1 1 号線外は、**優先整備路線（都施行）に選定**された。
- ▶ **中止・見直しの要望をするため**、都市計画マスタープランに基づき根拠を示す必要があることから、**市独自の検証を行った**。
- ▶ 検証結果を踏まえて、令和 7 年 2 月 1 7 日小金井市本会議にて「市長報告」を行ったが、自然環境や生態系に関する**専門家意見の引用及び手続きが不適切**であったため、この「市長報告」は撤回した。

優先整備 2 路線に係るこれまでの経過や
現時点での本市の状況についてご説明いたしたい

1 説明会の目的・経過について

5

(2) これまでの経過①

■ 優先整備2路線（都市計画道路3・4・1号線、3・4・11号線外）の経過

- 昭和37年7月 都市計画道路3・4・1号線、3・4・11号線外の都市計画決定
- 平成25年9月 都・特別区・26市2町にて、整備方針の検討に着手
- 平成27年12月 整備方針（案）の公表、パブリックコメント募集
- 平成28年3月 東京における都市計画道路の整備方針策定（第四次事業化計画）**
- 平成28年4月～ 東京都による3・4・11号線に関する意見交換会、説明会等の開催
小金井市から東京都への要望書（西岡前市長）の提出（3回）
市議会の動向（陳情が5件採択、意見書が12件可決、決議が10件可決）

5

1 説明会の目的・経過について

6

(2) これまでの経過②

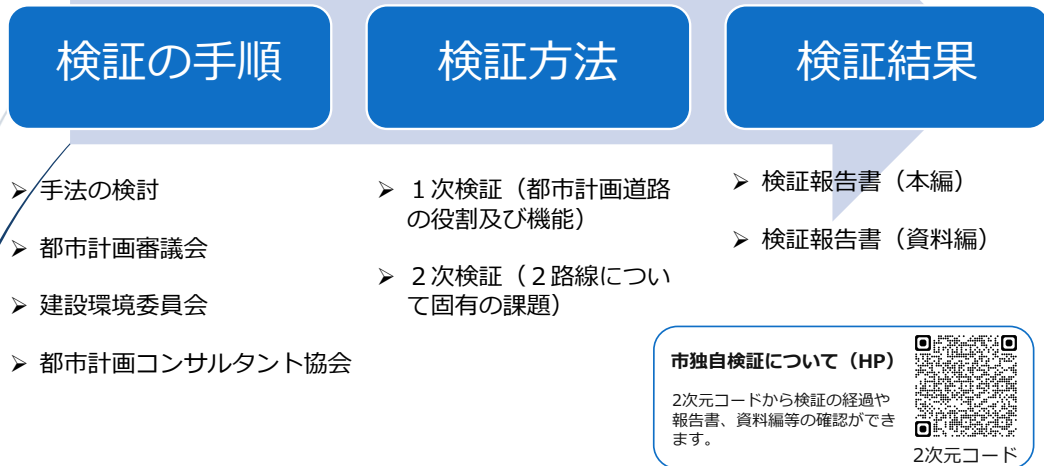
■ 白井市長就任からこれまでの経過

- 令和4年11月 白井市長就任
重要課題として「東京都に対し、2本の都市計画道路整備の中止を求めること」を示す
- 令和6年4月 中止・見直しの根拠とするための独自検証に着手**
- 令和7年1月 「優先整備路線の検証について」報告書のまとめ
- 令和7年2月 市長報告「優先整備路線の検証及び総合的判断について」
- 令和7年3月 市長報告の撤回**
- 令和7年8月 市民説明会の開催

6

2 優先整備路線の独自検証について

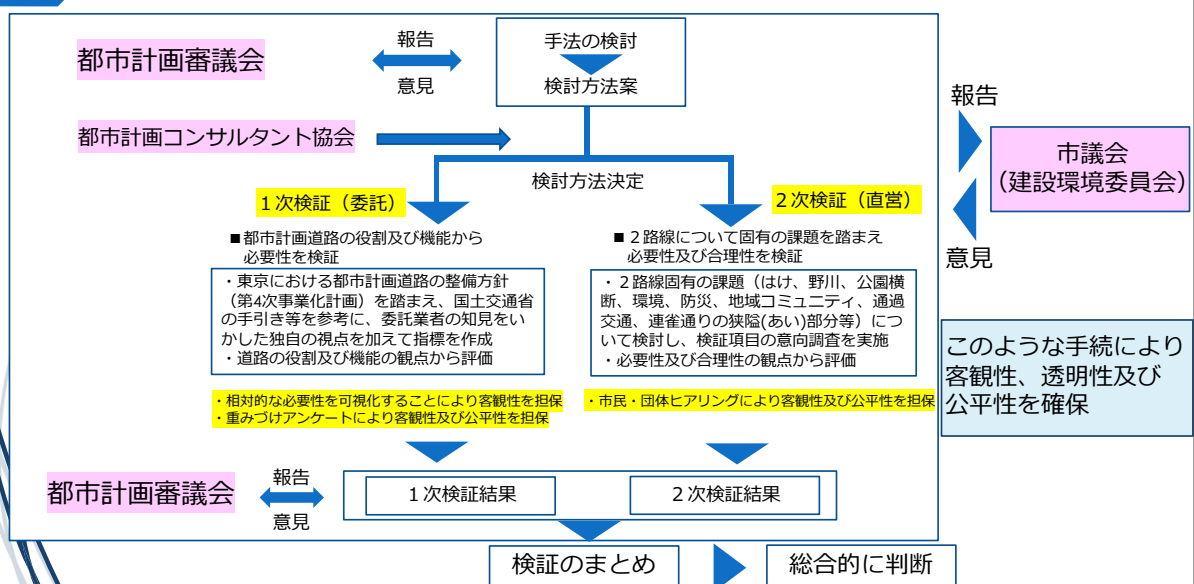
7 (1) 検証に関するご説明の流れ



7

2 優先整備路線の独自検証について

8 (2) 検証の手順



8

2 優先整備路線の独自検証について

9 (3) 都市計画道路の役割及び機能から必要性を検証

■ 1次評価の目的（委託＋直営）

- ✓ 東京における都市計画道路の整備方針（第4次事業化計画）を踏まえ、国土交通省の手引き等を参考に、委託業者の知見をいかした**市独自の視点を加えて指標**を作成

- ✓ 2路線を含めた未着手の都市計画道路の必要度を点数化することにより**相対的な必要性を可視化**

■ アンケート調査による重みづけ

- ✓ 目指すまちづくりの方向性等により評価項目の重要度は一律ではないため、**重要度に応じた各項目の重みづけ**を行う

大項目	中項目	小項目
交通機能	通行機能	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
	アクセス機能	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
空間機能	都市空間機能	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
	都市防災機能	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
市街地形成機能	土地利用の誘導形成機能	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
	都市機能	都市骨格形成 街区形成機能 まちづくりへの貢献

9

2 優先整備路線の独自検証について

10 (4) 重みづけアンケート調査（必要性）の概要

■ アンケートの設問（一部抜粋）

項目について、どちらがどの程度重要だと考えますか？

	かなり重要	やや重要	やや重要	同じ程度重要	やや重要	やや重要	かなり重要	
①-1-1 骨格幹線道路網の形成								①-1-2 都市間ネットワークの形成
①-1-1 骨格幹線道路網の形成								①-1-3 円滑な物流の確保
①-1-1 骨格幹線道路網の形成								①-1-4 交通処理機能の確保
①-1-2 都市間ネットワークの形成								①-1-3 円滑な物流の確保
①-1-2 都市間ネットワークの形成								①-1-4 交通処理機能の確保
①-1-3 円滑な物流の確保								①-1-4 交通処理機能の確保
項目名	内容							
①-1-1 骨格幹線道路網の形成	骨格幹線道路網への位置づけがある道路 (例) 東京都内の広域交通を処理するための道路網を形成し、広域的に入やモノの流れを円滑にする など							
①-1-2 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 (例) 隣接市と接続することで、都市間のネットワークが形成される など							

- 市民及び町会長・自治会長から**協力者を募集**

- 調査趣旨を説明の後実施

- 重みづけの計算

- ✓ 大項目及び中項目は、市課長職

- ✓ 小項目は、課長職の平均、市民及び町会長等の平均を各々平均したのちに平均し、2つを平均し算出

- ✓ 大項目、中項目及び小項目**各々の重要度を掛け合わせて配点**

10

2 優先整備路線の独自検証について (5) 検証結果

11

資料5
報告書P13
(1次検証)

No	街路番号	通称名	区間	整備 状況	交通機能										空間機能				市街地形成機能										採点	順位
					通行機能					アクセス機能					都市空間機能		都市防災機能		土地利用の 誘導形成機能					都市機能						
					①歩行者 の利便性	②自転車 の利便性	③軽便車 の利便性	④バス の利便性	⑤タクシー の利便性	⑥ 上への アクセス の利便性	⑦ 下への アクセス の利便性	⑧ 公共交通 の利便性	⑨ 公共交通 の利便性	⑩ 公共交通 の利便性	⑪ 公共交通 の利便性	⑫ 公共交通 の利便性	⑬ 公共交通 の利便性	⑭ 公共交通 の利便性	⑮ 公共交通 の利便性	⑯ 公共交通 の利便性	⑰ 公共交通 の利便性	⑱ 公共交通 の利便性	⑲ 公共交通 の利便性	⑳ 公共交通 の利便性	㉑ 公共交通 の利便性	㉒ 公共交通 の利便性	㉓ 公共交通 の利便性	㉔ 公共交通 の利便性		
					配点(重み)	7	6	6	6	7	5	7	5	3	4	6	5	6	3	5	7	4	5	3	100					
1	3・1・6	五日市街道	武蔵野市境～3・4・11	概成	△	△	○						○	△		○	○											33	11	
2	3・1・6	五日市街道	3・4・11～3・4・12	概成	△	△	○						○	○		○	○											41.5	6	
3	3・1・6	五日市街道	3・4・12～3・4・13	概成	△	△	○						○	○		○	○				○							46.5	4	
4	3・1・6	五日市街道	3・4・13～3・4・7	概成	△	△	○						○	△		○	○				○							40	8	
5	3・4・1	連雀通り	三鷹市境～3・4・11	概成	△	△	○						△	△		○	○				○							43.5	5	
6	3・4・1		3・4・11～3・4・12	概・未		○	○						○	○		○	○				○							49	2	
7	3・4・1		3・4・12～3・4・14	未着手		○	○						△	△		○	○				○							28.5	16	
8	3・4・1		3・4・14～3・4・7	未着手		○	○						△	△		○	○				○	○						29.5	15	
9	3・4・1		3・4・7～国分寺市境	未着手			○	○	○				△	△						○	○							41.5	6	
10	3・4・3		新小金井駅～3・4・10	未着手									○	△														10.5	26	
11	3・4・3		3・4・10～3・4・11	未着手									○	△														12.5	25	
12	3・4・3		3・4・11～3・4・12	未着手									○	△						○			○					16.5	23	
13	3・4・4	行幸通り	武蔵小金井駅～3・4・7	概成	△	△							○	△						○								23.5	18	
14	3・4・4	行幸通り	3・4・7～連雀通り	概成	△	△	○						△	△			○											15.5	24	
15	3・4・4	行幸通り	連雀通り～国分寺市境	概成	△	△	○						△	△			○											21.5	21	
16	3・4・7	新小金井街道	3・4・3～3・4・4	概成	△	△	○						△	○		○	○			○								30	14	
17	3・4・8		新小金井駅～富士見通り	未着手	△	△							○	△					○									20.5	22	
18	3・4・8		3・5・5～武蔵野市境	未着手	△	△							△	△					○	○								23.5	18	
19	3・4・10	栗山通り	車小金井駅～3・4・3	未着手									○	△					○									10.5	26	
20	3・4・11	東大通り	府中市境～3・4・1	未着手	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	53	1	
21	3・4・12		府中市境～3・2・2	未着手	△	△							○	○		○	○						○					27	17	
22	3・4・12		3・2・2～3・4・1	未着手	△	△	○						○	△					○				○					31.5	13	
23	3・4・12		3・4・1～3・4・3	未着手	△	△	○						○	△					○				○					32.5	12	
24	3・4・12	緑中央通り	3・5・5～3・1・6	未着手	△	△	○						○	○					○				○					49	2	
25	3・4・14	小金井街道	3・4・3～3・4・1	概成	△	△	○						△	△			○		○				○					36.5	9	
26	3・4・14	小金井街道	3・4・1～3・2・2	概・未	△	△	○						△	△			○		○				○					33.5	10	
27	3・4・15		府中市境～国分寺市境	未着手									△	△			○											23.5	18	

11

2 優先整備路線の独自検証について (6) 1次検証結果（必要性）の総括

12

資料5
報告書P16
(1次検証)

順位	評価
1位～5位	高い
6位～10位	やや高い
11位～17位	普通
18位～22位	やや低い
23位～27位	低い

	必要性の順位（全27区間の順位）		評価
3・4・11号線	1位		・3・4・11号線の必要性は、未着路線全27区間中1位であった。 ・相対的な必要性は高い。
3・4・1号線	3・4・11号線 ～ 3・4・12号線	2位	・3・4・11号線～3・4・12号線区間は、未着路線全27区間中2位であり相対的な必要性は高い。 ・3・4・12号線～3・4・14号線(小金井街道)区間は、未着路線全27区間中16位であり相対的な必要性は普通 ・3・4・14号線(小金井街道)～3・4・7号線(新小金井街道)区間は、未着路線全27区間中15位であり相対的な必要性は普通 ・各区間の相対的な必要性は一樣ではない。
	3・4・12号線 ～ 3・4・14号線 (小金井街道)	16位	
	3・4・14号線(小金井街道) ～3・4・7号線(新小金井街道)	15位	

12

2 優先整備路線の独自検証について

13

(7) 2次検証 評価の視点

必要性

整備による効果の視点

合理性

整備による影響の視点

- 2 路線固有の課題を踏まえ定性的に検証
- 役割及び機能、環境及び文化について地域の視点から検証
- 市民アンケート・団体ヒアリング等の実施

13

2 優先整備路線の独自検証について

14

(8) 2次検証項目 小金井都市計画道路3・4・11号線

■ 必要性（整備による効果の視点）の評価項目・評価の視点

資料5
報告書P11
(2次検証)

	評価項目	評価の視点
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	隣接自治体への移動円滑化効果
	周辺道路の交通渋滞の解消	整備する場合の渋滞解消効果
	生活道路への通過車両の進入	整備による通過車両の減少効果
	交通結節点へのアクセス性の向上	交通結節点への到達時間の短縮効果
	公共交通不便地域の解消	公共交通不便地域解消への貢献の可能性
防災機能	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	交通事故の状況把握と整備による効果
	災害時に活動が困難な地域の解消	消防拠点から地域への到達しやすさ
	電線類地中化による安全性の向上	道路閉塞のリスク低減による防災性の向上
	延焼の防止	延焼遮断帯の位置付けの有無
	震災時の避難路の不足	周辺地域の道路幅員の調査
空間機能	避難場所等へのネットワーク確保	避難場所、緊急輸送道路等の関係整理
	救急医療活動の支援	救急医療施設への到達時間の短縮効果
	土砂災害警戒区域	区域の把握と整備の効果
	景観形成	新たな景観形成への貢献
	都市緑化	街路樹による都市緑化への貢献
環境機能	環境負荷の低減	渋滞の解消によるCO2の削減効果
	文化的資源の保全、活用、地域活性	都立公園、野川の積極的な活用の貢献

14

2 優先整備路線の独自検証について

15

(8) 2次検証項目 小金井都市計画道路3・4・11号線

■ 合理性（整備による影響の視点）の評価項目・評価の視点

資料5
報告書P11
(2次検証)

評価項目		評価の視点
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化
		湧水
		景観
		地形
	野川	生物
		親水
		景観
		水量／治水
	公園	自然再生事業
		生物
		景観
		機能
文化	都市環境	土地利用
		環境負荷
	生活	コミュニティ
		学校等
		住環境
		街並み
	歴史	文化財
		遺跡等
	風土	風土
		風土

15

2 優先整備路線の独自検証について

16

(8) 2次検証項目 小金井都市計画道路3・4・1号線

■ 必要性（整備による効果の視点）の評価項目・評価の視点

資料5
報告書P12
(2次検証)

評価項目		評価の視点
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	隣接自治体への移動円滑化効果
	周辺道路の交通渋滞の解消	整備する場合の渋滞解消効果
	生活道路への通過車両の進入	整備による通過車両の減少効果
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	交通事故の状況把握と整備による効果
防災機能	災害時に活動が困難な地域の解消	消防拠点から地域への到達しやすさ
	電線類地中化による安全性の向上	道路閉塞のリスク低減による防災性の向上
	延焼の防止	延焼遮断帯の位置付けの有無
	震災時の避難路の不足	周辺地域の道路幅員の調査
	避難場所等へのネットワーク確保	避難場所、緊急輸送道路等の関係整理
	救急医療活動の支援	救急医療施設への到達時間の短縮効果
	土砂災害警戒区域	区域の把握と整備の効果
空間機能	景観形成	新たな景観形成への貢献
	都市緑化	街路樹による都市緑化への貢献
	環境負荷の低減	渋滞の解消によるCO ₂ の削減効果
	文化的資源の保全、活用、地域活性	都立公園、野川の積極的な活用の貢献

16

2 優先整備路線の独自検証について

17

(8) 2次検証項目 小金井都市計画道路3・4・1号線

■ 合理性（整備による影響の視点）の評価項目・評価の視点

資料5
報告書P12
(2次検証)

評価項目		評価の視点
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化 整備による緑地の減少面積と増加面積の比較
		湧水 湧水の涵養に必要な雨水の浸透への影響
		景観 連続する緑の分断、遮蔽
		地形 地形の改変による影響
	野川	生物 魚類、底生動物に対する影響
		親水 水辺空間での活動への影響
		景観 周辺からの視認性、野川を含む景観への影響
	公園	水量／治水 水量、治水への影響
		生物 植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響
		景観 景観への影響（公園からの眺望）
文化	都市環境	機能 公園の機能、役割に対する影響
		土地利用 道路整備による土地利用の影響（みどり、沿道用途等）
		環境負荷 通行車両による地域への影響（大気、騒音）
	生活	コミュニティ 地域コミュニティへの影響
		学校等 学校、保育園、通学路等への影響
		住環境 生活、健康への影響
		街並み 景観への影響（高さ、色）
	歴史	生産緑地 生産緑地への影響
		文化財 文化財の有無と影響
		遺跡等 遺跡、神社仏閣等の有無と影響
風土	地域資源	はけの小路、ムジナ坂、天神橋、美術館等への影響
	風土	文化的特徴への影響

17

2 優先整備路線の独自検証について

18

(9) 2次検証結果 小金井都市計画道路3・4・11号線

■ 必要性に係る評価（抜粋）

資料5報告書P17～18（2次検証）

交通機能	防災機能	空間機能
- 隣接する府中3・4・16号線に接続する路線である。 - 小金井街道から天文台通りまでの約3.6kmにわたり南北方向の幹線道路がないため、小金井街道に交通が集中し、交通渋滞が発生しており、整備により渋滞緩和が期待できる。 - 連雀通りから二枚橋の坂へ入る60%、みはらし坂へ入る48%は通過車両になっている。 - 交通結節点である東小金井駅及び新小金井駅へのアクセスが向上する。	- 国分寺崖線（はけ）及び武蔵野公園により、東町五丁目周辺に一方偏集（消防隊の進入経路が限られ制限されること）が生じている。 - 整備により、電線類が地中化され災害時の安全性が向上する。 - 防災都市づくり推進計画で主要延焼遮断帯に位置付けられている。 - 道路幅員の調査では、幅員4m未満は約47.8%、幅員4～6m未満は約34.8%である。	- 小金井市都市計画マスタープランでは、「みどりのネットワークの形成」を推進している。 「環境・景観に配慮した街路樹の整備などによる緑化を推進」となっている。 - 渋滞の緩和により交通流を円滑化し、走行速度を向上させることにより、CO2排出量の削減が期待できる。 - 交通結節点である東小金井駅から3つの都立公園、都立霊園及び野川を結ぶ交通ネットワークが完成する。これにより、東小金井地域の魅力の発信・向上が期待できる。

18

2 優先整備路線の独自検証について

19

(9) 2次検証結果 小金井都市計画道路3・4・11号線

■合理性に係る評価 環境（抜粋） **資料5報告書P19～21（2次検証）**

国分寺崖線（はけ）	野川	公園	都市環境
- 国分寺崖線（はけ）部分は宅地化されており、緑地は消失している。 - 崖線以北で雨水浸透しない場合、地下水の補充が減少すると考えられ、地下水位が低下し、周辺での湧水への影響が考えられる。 - 橋梁でつなぐ計画であり、宅地化されている崖線法面の緑化を図ることにより、近景では、国分寺崖線（はけ）のみどりの連続性が確保される。遠景では、橋脚によって国分寺崖線（はけ）のみどりが遮られるところもある。	- 日照の変化により植生帯がなくなる等魚類の生息に影響を及ぼす可能性は否定できない。 - 園内を貫流する野川の一部は親水護岸となっており、水遊びを楽しめるようになっている。 - 堤防部からの野川の視認性に大きな影響はないが、橋梁の影及び上空を遮蔽することによる風景への影響が考えられる。 - 地下浸透が構造物等により妨げられる可能性がある。	- 森・川・草原の生態系が一体となった複合的な生態系を形成している。近隣には環境省の自然共生サイトがあり、生物多様性保全のみどりのネットワークがある。 - 国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。 - 橋梁の桁下は空間が確保され一定の活動の機能が維持されるが、野球場が一部利用できなくなる等の影響がある。	- 当該路線の北部分は宅地で、南部分は武蔵野公園になっている。 - 宅地及び公園部分のみどりが減少する一方で、街路樹等の整備が行われる。 - 走行車両による大気汚染及び騒音の影響について、市内の既設道路の調査（令和5年度）を踏まえて評価する。調査結果及び将来交通量推計から、環境基準（騒音）又は要請限度（振動）を超える影響は予想されない。

19

2 優先整備路線の独自検証について

20

(9) 2次検証結果 小金井都市計画道路3・4・11号線

■合理性に係る評価 文化（抜粋） **資料5報告書P21（2次検証）**

生活	歴史	風土
- 都市計画道路区域内の居住者は立ち退くことになり、地域コミュニティからの離脱を余儀なくされる。 - 歩車道分離により、安全に通学できる環境が整備される。 - 主に第一種低層住居専用地域のため、1～2階建ての住宅、共同住宅の立ち並ぶような住宅街が形成されている。 - 整備に伴い建て替えが促進され、沿線では新たな街並みが形成される。	- 当該路線と国指定文化財、東京都指定文化財及び小金井市指定文化財との重複はない。 - 当該路線周辺には、武蔵野公園低湿地の埋蔵文化財包蔵地が位置している。当該路線と重複している神社仏閣等はない。工事等の目的で発掘を行う場合には事前の届出又は通知を要する。 - 試掘調査により設計及び施工への影響を事前に調査し、場合によっては発掘調査等適切な措置を検討する。	- 国分寺崖線（はけ）、野川及び武蔵野公園が近接した貴重な地域となっている。環境をいかした教育の場が提供されている。周辺には、市民の活動によって育まれた環境がある。 - 国分寺崖線（はけ）、公園等の環境が改変されるおそれがあり、住民の生活及び文化への影響が懸念される。

20

2 優先整備路線の独自検証について

21

(9) 2次検証結果 小金井都市計画道路3・4・1号線

■ 必要性に係る評価（抜粋）

資料5報告書P22～23（2次検証）

交通機能	防災機能	空間機能
- 三鷹市及び国分寺市と連続する路線であるため、ネットワークの機能が確保されるが、隣接自治体では計画内容再検討路線の区間がある。 - 連雀通りの前原坂上交差点を起点に200mの渋滞が発生している。 - 連雀通りから入る通過交通及び連雀通りに抜ける通過交通は、おお坂25%、白伝坊の坂30%、薬師通り（小金井街道下）37%、小金井街道（七軒家通り出口）25%となっている。	- 周辺地域の地形は、南側には野川があるため橋からのアクセスに限定される。また、北側には国分寺崖線（はけ）があるため、崖線上から下に南下できる道路は限られる。 - 整備により、電線類が地中化され災害時の安全性が向上する。 - 防災都市づくり推進計画で一般延焼遮断帯に位置付けられている。 - 当該計画道路沿道の道路幅員の調査では、幅員4m未満は約24%、幅員4～6m未満は約56%である。	- 小金井市都市計画マスタープランでは、「みどりのネットワークの形成」を推進している。 「環境・景観に配慮した街路樹の整備などによる緑化を推進」となっている。 - 渋滞の緩和により交通流を円滑化し、走行速度を向上させることにより、CO2排出量の削減が期待できる。 - はけの小路の一部及びムジナ坂の風景が喪失する等、文化的価値が棄損することが想定される。

21

2 優先整備路線の独自検証について

22

(9) 2次検証結果 小金井都市計画道路3・4・1号線

■ 合理性に係る評価 環境（抜粋）

資料5報告書P23～24（2次検証）

国分寺崖線（はけ）	野川	公園	都市環境
- 計画道路が重複する部分は、宅地部分と都市計画公園である武蔵野公園の区域になっており、連続したみどりが確認できる。 - 掘割案では、掘削する地盤の高低差は約13.9mで、掘削延長は約300mであり、掘削は大規模になる。 - 国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。 - 橋梁案、掘割案及び擁壁案が検討されているが、いずれの場合も国分寺崖線（はけ）の地形を改変する。	- 橋梁で横断（前原町三丁目）する場合、橋梁による影及び騒音振動の影響が考えられる。 - 橋梁であれば野川を横断することになるため、橋梁下の河道部を歩行できる可能性があるが、橋梁下の高さが確認できないため、親水性を担保する空間が確保できるかどうかは不明である。 - 橋梁は景観を眺望する場であると同時に、景観を構成する要素でもある。	- 当該路線周辺で動植物調査が行われていないため、実態を踏まえた道路整備の影響を評価することは困難である。 - 国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。 - 当該路線は、国分寺崖線（はけ）の北側付近を通過することから、武蔵野公園内での自然とのふれあい、レクリエーション活動、健康運動、文化活動等の機能は維持される。	- 宅地及び公園部分のみどりが減少する一方で、街路樹等の整備が行われる。 - 国分寺崖線（はけ）部分は、橋梁、擁壁等の構造物が設置される可能性がある。 - 走行車両による大気汚染及び騒音の影響について、市内の既設道路の調査（令和5年度）を踏まえて評価する。調査結果及び将来交通量推計から、環境基準（騒音）又は要請限度（振動）を超える影響は予想されない。

22

2 優先整備路線の独自検証について

23

(9) 2次検証結果 小金井都市計画道路3・4・1号線

■合理性に係る評価 文化（抜粋） **資料5報告書P25（2次検証）**

生活	歴史	風土
- 都市計画道路区域内の居住者は、立ち退くことになり地域コミュニティからの離脱を余儀なくされる。 - 歩車道分離により、安全に通学できる環境が整備される。 - 主に第一種低層住居専用地域のため、1～2階建ての住宅、共同住宅の立ち並ぶような住宅街が形成されている。 - 整備に伴い建て替えが促進され、沿線では新たな街並みが形成される。	- 前原町一帯では、都指定旧跡の金井原古戦場が広がっている。また、その石碑が前原坂下交差点に設置してある。 - 埋蔵文化財包蔵地（遺跡）、神社仏閣等の重複は、栗山遺跡、新橋遺跡、小金井市N o . 1 1 遺跡及び小金井市N o . 1 3 遺跡がある。 - 道路の整備により、はけの小路及びムジナ坂の風景が喪失する等、文化的な価値が棄損する。	- 国分寺崖線（はけ）、野川及び武蔵野公園が近接した貴重な地域となっている。環境をいかした教育の場が提供されている。 - 国分寺崖線（はけ）周辺で大岡昇平及び中村研一による作品など、この地域で創作された文化がある。 - 国分寺崖線（はけ）及び公園等固有の環境が改変されるおそれがあり、住民の生活及び文化への影響が懸念される。

23

3 市長報告の撤回について

24

独自検証

市長報告

令和7年7月3日

東京都への要望

防災の視点
環境の視点

市長報告撤回

**現時点
再整理中**

令和7年2月17日
優先整備路線の検証及び総合的判断について市長報告

令和7年3月4日
総合的判断を含む市長報告を撤回

令和7年3月8日及び11日
市民説明会の中止

市長報告にて環境に関する専門家からの意見の聴取結果を引用

当該箇所を引用するために適切な手続きを欠いていたことから撤回

**混乱を招く事態となったこと
についてお詫び申し上げます。**

24

4 現時点での市の状況について

25

令和7年3月上旬以降

- 市長報告の市民説明会の中止
- 環境の専門家の意見の取扱いについて

令和7年3月31日

- 東京都に「都市計画道路に係る市独自検証及び総合的判断等に関する経過報告について」を提出

令和7年4月以降の経過

- 再整理の考え方（環境への影響、2路線の今後の対応）について
- 環境の専門家からの意見聴取について
- 市民説明会の開催について等