

資料 1

都市計画審議会資料

令和 6 年 1 2 月 2 4 日
都市整備部都市計画課

優先整備路線の検証について（報告）

優先整備路線の検証について
報告書（案）

令和6年12月

本編

第1章 検証の目的と背景

- 1 検証の目的
- 2 社会情勢の変化
- 3 小金井市の状況
- 4 まちづくりに関する方針
- 5 本市のまちづくりの課題（小金井市都市計画マスタープラン）
- 6 本市の都市計画
- 7 2つの優先整備路線
- 8 優先整備路線に選定後の経過

第2章 検証方法及び市民意向調査

- 1 検証の進め方
- 2 客観性、透明性及び公平性の確保
- 3 検証方法の検討
- 4 検証方法
- 5 1次検証に係る市民意向調査と検証項目（重みづけ）の作成
- 6 2次検証に係る市民意向調査と検証項目（必要性及び合理性）の作成

第3章 検証結果案

- 1 1次検証結果案
- 2 2次検証結果案
 - (1) 小金井都市計画道路3・4・11号線の必要性及び合理性
 - ア 必要性（整備による効果の視点）の評価案
 - イ 合理性（整備による影響の視点）の評価案
 - (2) 小金井都市計画道路3・4・1号線の必要性及び合理性
 - ア 必要性（整備による効果の視点）の評価案
 - イ 合理性（整備による影響の視点）の評価案

第4章 検証結果の総括案

- 1 優先整備路線の検証結果の総括案
 - (1) 1次検証結果の総括案
 - ア 順位による必要性の評価基準案
 - イ 小金井都市計画道路3・4・11号線及び小金井都市計画道路3・4・1号線の評価案
 - (2) 2次検証結果の総括案
 - ア 小金井都市計画道路3・4・11号線の総括評価案
 - イ 小金井都市計画道路3・4・1号線の総括評価案

第1章 検証の目的と背景

1 検証の目的

小金井都市計画道路3・4・1号線及び小金井都市計画道路3・4・11号線外（以下「2路線」という。）は、将来都市計画道路ネットワークの検証により必要性が確認され、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）で優先整備路線に選定された。2路線が整備方針に示されたことを契機に、環境等への影響に関する懸念等が高まり、市民及び市議会から多数の意見が寄せられている一方で、防災性確保等の必要性も指摘される等、様々な意見が寄せられている。

しかし、国分寺崖線（はげ）と野川の自然及びその豊かな自然環境から生み出される文化は、本市にとってかけがえのない財産・宝であり、都市の近郊であり宅地開発が進む利便性の高い地域であるからこそ、豊かな自然の保全が一層重要となる。

令和6年度施政方針では、「東京都に対し事業化の中止を求める要望書を提出するなど、適切に対応していきたい」としており、小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）の方針及び社会経済情勢の変化等を踏まえ、事業について施行者である東京都に要望するために、関係自治体に根拠を明確にして説明することが求められる。

そのため、都市環境及び地域的な課題等も加えた評価手法により、当該2路線の事業に係る必要性及び合理性について検証することを目的とする。

2 社会情勢の変化

近年の東京における都市計画道路を取り巻く社会情勢は変化している。東京都の人口は10年間で70万人増加するとともに少子高齢化が進行し、高齢者の増加に伴うバリアフリー化及び安全対策が重要視されている。また、交通渋滞の解消及びインフラの老朽化が課題となっている。さらに、気候変動による自然災害の頻発により、道路インフラの強靱化が求められている。技術革新も進み、自動運転車及び電気自動車の普及に対応するためのインフラ整備が進められている。

また、「都市計画運用指針」（国土交通省策定）では、「都市における自然的環境は、植物が存する空間と水系の複合機能により美しい景観を形成し、温室効果ガスの発生及びヒートアイランド現象を緩和するとともに、災害時における避難路・避難場所等の形成及び雨水浸透機能の発揮など防災性を向上させ、身近に親しめる多様なレクリエーション及び自然とのふれあいの場となり、野生生物の生息・生息環境を確保している。また自然的環境によって実感される四季の変化は、我が国固有の文化形成に重要な役割を担っている。このような自然的環境をグリーンインフラとして適切に整備・保全していく必要がある。また都市内の貴重な緑地空間として、都市農地の保全の重要性が高まっている。」と都市における自然的環境の整備又は保全の意義について記載している。

さらに、持続可能な社会の実現に向けて、「コンパクト＋ネットワーク」及び人間を中心とした居心地のよいまちづくり（ウォークアブルシティ）が掲げられ、公共交通及び道路空間の在り方、都市における緑化の価値が見直されている。

3 小金井市の状況

本市の人口は、約12万人をピークに減少へ向かうと見込んでいたところ、平成29年10月に12万人を超えてからも老年・生産年齢・年少人口の全ての年齢区分が微増傾向で推移しており、令和6年11月時点で125,219人になっている。ただし、この中で、老年人口の増加率が約20%と最も大きくなっており、高齢化率は2割を上回っている。近年、合計特殊出生率が低下してきていることから、高齢化と少子化はさらに進行していくものと考えられる。

本市は、全体の約6割を宅地が占めており、農用地、公園・緑地は合わせて2割弱、残りの2割弱が道路等となっている。特徴として、宅地面積のうち住宅用地が約8割と非常に多く、閑静な住宅地を形成している。また、住宅地に農地、社寺林、屋敷林、大学が点在している点も本市のみどりの大きな特徴で、こうした身近なみどりは市内の緑被率の約70%を占め、小金井のみどり豊かで良好な住環境の維持・創出に大きく貢献している。(小金井のみどりの基本計画)

東西・南北の主要な道路が人と物の動線となるとともに、駅周辺には商業施設が集積する等、生活利便性の高い地域構造となっている。都会的な街並みと自然豊かな環境が共存しており、主要なみどりとして公園、緑地、河川及び学校等がある。本市の北部には、小金井公園及び玉川上水、南部に国分寺崖線(はげ)、武蔵野公園、野川公園及び多磨霊園があり、その間に都市公園及び学校等が広がっており、レッドデータブック掲載種が生息する等、多様な生態系が維持されている。

また、小金井市都市計画マスタープランの市民アンケートでは、20年後の本市の姿として「豊かな水やみどりが保全され、安全で快適に利用できる自然豊かなまち」が43.4%で最も望まれており、本市の最上位計画である第五次小金井市基本構想での根拠資料となっている市民意向調査(平成30年)でも「小金井市の良い点・自慢したい点」で「みどりや水辺などの自然(58.7%)」「静かで落ち着いた住環境(54.1%)」「多くの大きな公園(39.3%)」の上位3つが、自然及び落ち着きに関連していることから、みどり及び静かな暮らしが本市の特徴であり、シビックプライドを支えている要素になっている。

4 まちづくりに関する方針

第五次小金井市基本構想では、まちづくりの基本姿勢として「未来につなげるまちづくり(持続可能なまち)」を掲げ、「未来を担う子どもたちにとっても、豊かなみどりに囲まれた便利で暮らしやすいまちであり続けるため、持続可能で活力あるまちづくりに取り組みます。」としている。

また、将来像の実現に向けた施策の取組方針の【環境と都市基盤】では、「国分寺崖線(はげ)、野川、都市公園などの美しく質の高いみどりと水、静かで落ち着いた住宅地、そして子どもや若者たちの明るい声が聞こえる多くの学園があることは本市の魅力です。これからもこれらの魅力の調和した、便利で暮らしやすく訪れたいまちをつくりたい。」としている。

さらに、小金井市都市計画マスタープランでは、おおむね2040年代を目標年次とし、まちのあるべき姿及びまちづくりの方向性を示している。全体構想の「道路・交通の方針」では、都市計画道路の整備方針について「東京都及び関係市と連携して、地域のまちづくりの特性、整備済み・着手路線との連続性、道路ネットワークの形成及び国分寺崖線(はげ)、野川、玉川上水及び都市公園など自然環境・景観などの保全を勘案して、必要な道路整備を計画的に進めます。」及び「長期間にわたり事業化する時期が未定の広域幹線道路及び幹線道路については、社会経済情勢及び地域のまちづくりの変化を踏まえ、東京都及び関係市と連携して、都市計画道路の検証を行い、必要に応じて、見直すべきものは見直していきます。」としている。

なお、地域別構想として、市内を3つの地域に分け、地域ごとのまちづくりの方針を示している。小金井都市計画道路3・4・1号線は主に「野川地域」に計画されているが、地域のまちづくりの基本目標は「自然豊かでのんびりとしたやすらぎがあり、良好な住環境が維持・形成される居心地の良いまち」である。小金井都市計画道路3・4・11号線は主に「東小金井地域」に計画されているが、地域のまちづくりの基本目標は「新たな魅力が創出され、個性と活力があふれるまち」である。

5 本市のまちづくりの課題（小金井市都市計画マスタープラン）

(1) 土地利用に関する課題

- ・武蔵小金井駅・東小金井駅における拠点性のさらなる向上及び都市基盤の整備
- ・駅周辺だけでなく市内各地域でもさらなる利便性の高い拠点の整備
- ・快適で良好な住環境の維持・形成 等

(2) 道路・交通に関する課題

- ・都市計画道路の整備推進による道路ネットワークの形成
- ・歩行者及び自転車に配慮した道路の整備
- ・誰もが円滑な移動を可能とする公共交通機関の利用環境の向上 等

(3) みどり・水・環境共生に関する課題

- ・国分寺崖線（はげ）及び野川等のみどり・水を守るとともに、多様な生態系の確保
- ・都市緑地及び農地の保全・活用、適切な維持管理の取組
- ・循環型のまちづくりの取組及び省資源・省エネルギーへの対応 等

(4) 安全・安心に関する課題

- ・地域の強靱化に向けた取組
- ・地域特性に応じた災害対応
- ・地域の防災・防犯体制の強化
- ・空家等への対応 等

(5) 生活環境に関する課題

- ・地域の中で歩いて暮らせる環境の整備
- ・市民生活の多様化に対応した誰もが暮らしやすい住環境の形成
- ・農地の保全・活用及び小金井農業の魅力の発信
- ・地域住民が主体となったまちづくりの展開 等

6 本市の都市計画

本市の都市計画道路は、主に昭和37年に都市計画決定されており、50年以上が経過している。市内の幹線道路は16路線（約31km）で、市内都市計画道路（幹線街路）整備率は、約48.8%となっている。

また、本市の都市計画マスタープランでは、道路・交通に関するこれからのまちづくりに求められるものを「防災の観点からも重要となる計画的な道路の整備により、人・モノの円滑な移動を支える道路ネットワークの形成」、「誰もが安全で快適に移動できるよう、歩行者空間・自転車利用環境などバリアフリー化及びユニバーサルデザインに配慮した交通環境の整備」及び「市民の移動手段を確保するため、駅などを中心とした誰もが移動しやすい交通体系の構築」としている。

7 2つの優先整備路線

2路線は、東京都と区市町で策定された「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」で、将来都市計画道路ネットワークの検証により必要性が確認され、優先整備路線に選定された。

なお、小金井都市計画道路3・4・1号線の主な選定理由は「地域の安全性の向上」、小金井都市計画道路3・4・11号線の主な選定理由は「自動車交通の円滑化」となっている。

8 優先整備路線に選定後の経過

2つの都市計画道路が優先整備路線に選定されたことについて、これまで多数の市民から意見があり、さらに、市民団体から東京都知事へ2路線の見直しを求める署名（約1万筆）の提出及び市議会への陳情があった。また、市議会からは意見書、決議等が提出されている。

<経過（概略）>

(1) 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）について

- ・平成25年9月 市町の自主運営による市町検討会を設置し、策定まで検討を開始
- ・平成25年10月 都・市町策定検討会議を設置し、策定まで協働で調査検討を開始
- ・専門アドバイザー委員会を設置し、策定まで専門的見地からも助言
- ・平成27年12月 整備方針（案）に対する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（第四次事業化計画）策定

※ 寄せられたパブリックコメント4, 126件（東京都内全域）

- ・2路線に関するもの2, 111件
- ・2路線について、整備推進・要望等が70件、廃止・見直しが2, 041件

(2) 東京都による小金井都市計画道路3・4・11号線に関する意見交換会、説明会等

- ・意見交換会は3回開催（平成29年11月、平成30年1月、平成31年2月）
- ・説明会は2回開催（平成30年3月に2回）
- ・オープンハウスは2回開催（令和2年2月に3日間、令和6年11月及び12月に3日間）

(3) 議会の動向（令和6年11月末現在）

- ・陳情が5件採択（計画の見直し、市民を交えた議論の機会の設置、概略設計等）
- ・意見書が11件可決（計画の見直し、意見交換会の継続、運営方法に関するもの等）
- ・決議が9件可決（市の対応を求めるもの、意見交換会の継続開催の働きかけ、都市計画道路の是非を議論できる場の設置等）

(4) 小金井市の動向

- ・市長から都知事に意見交換会で要望を伝達（令和元年、令和2年、令和3年）
- ・要望書の提出（平成31年、令和元年、令和2年 計3回）
- ・要請書の提出（令和6年 計1回）

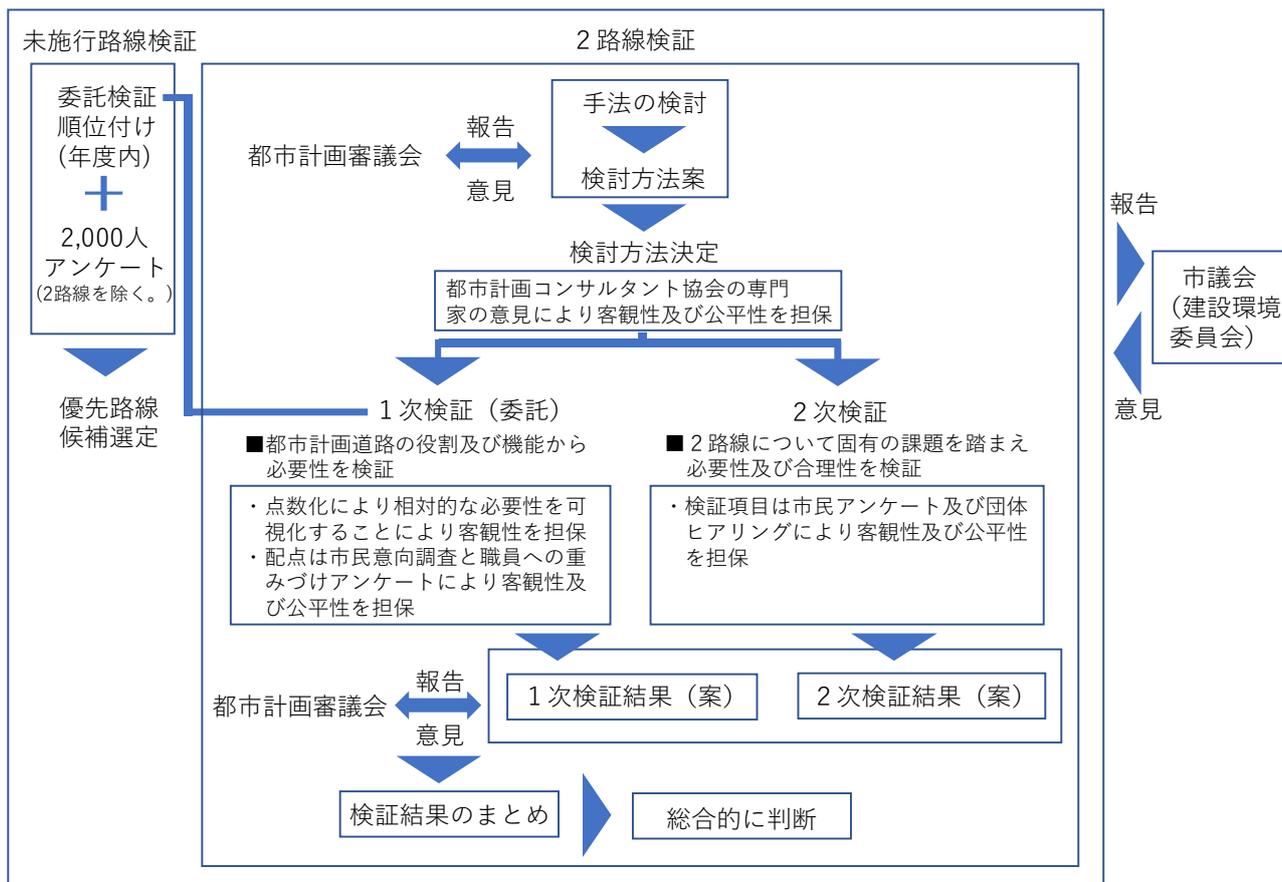
第2章 検証方法及び市民意向調査

1 検証の進め方

検証に当たっては、国及び自治体の都市計画道路見直しの考え方を参考に検証手法を検討した。また、市民意向を把握し、評価項目に市民の意見を反映させるとともに、適宜、建設環境委員会に進捗状況を報告した。

なお、都市計画に関する事項の検証であるため、公正かつ専門的な第三者の意見を踏まえることが重要であることから、都市計画に関し各種の提言を行うことが法令上期待されている都市計画審議会に意見を求めることとした。

検証フロー図



2 客観性、透明性及び公平性の確保

客観性、透明性及び公平性を確保するため、次の手続によることとした。

(1) 都市計画審議会及び建設環境委員会への適宜報告及び意見の聴取

- ・ 検討途中経過、検証手法案
- ・ 1次検証及び2次検証の評価項目案
- ・ 1次検証及び2次検証の評価結果案

(2) 1次検証

- ・ 委託業者の分析及びAHP法（階層分析法）の採点による必要性の可視化

(3) 既往アンケートの活用及び新規アンケートの実施

- ・ 3,000人無作為抽出2路線アンケート（令和2年2月）
- ・ 1次検証に関する重みづけアンケート（関係課長職者、市民及び町会長自治会長）
- ・ 2次検証に関する意向調査（市民アンケート、野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング及び団体ヒアリング）

(4) 一般社団法人都市計画コンサルタント協会の専門家派遣制度の活用

- ・全3回（令和6年8月1日、同年9月11日、同年11月19日）

3 検証手法の検討

(1) 1次検証

1次検証の評価項目案については、東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）での検証を踏まえるとともに、国土交通省の手引き等を参考にしながら、委託業者の知見をいかした独自の視点を加えて作成することとした。また、他の自治体の事例を参考にしながら、客観性、透明性及び公平性を確保するため、AHP法（階層分析法）により市民意向も踏まえて各評価項目を重みづけし、定量的に評価することとした。

(2) 2次検証

2次検証の評価手法については、2路線固有の課題を踏まえて検討することから、国土交通省の手引き等を参考にしながら、必要性だけではなく合理性の視点も加えることとした。また、検証項目については、市民の課題意識との乖離を防ぎ、客観性、透明性及び公平性を確保するため、市民意向調査により検証項目の過不足を確認することとした。

4 検証方法

1次検証では、都市計画道路の役割及び機能の観点から必要性を検証し、2次検証では、本市固有の地域的な課題等の観点から検証する。

(1) 1次検証（委託業者の知見を活用し、都市計画道路の役割及び機能から2路線の必要性の検証）

- ・2路線の必要度を未着手路線とともに点数化することにより、未着手路線の中での相対的な必要性を可視化する。
- ・評価項目の重要度は一律ではないため、重要度に応じて各評価項目に重みづけを行う。
- ・各評価指標の重みづけは、本市が目指すまちづくりの方向性及び道路事業についての知識を有する者として、関係課長職者へのアンケートにより実施するとともに、市民意向調査（市民及び町会長・自治会長）による補正を加え、重要度を決定する。
- ・各指標の重みづけは、評価指標を階層化（大項目、中項目、小項目）し、階層ごとに指標を相対的に比べる一対比較により求める。

(2) 2次検証（2路線固有の課題を踏まえ、必要性及び合理性について定性的に検証）

- ・必要性は、整備による効果を都市計画道路の役割及び機能について地域の視点から検証する。
- ・合理性は、整備による影響を道路周辺に対する環境及び文化について地域の視点から検証する。
- ・必要性及び合理性について、これまでの東京都の説明、市民、議会の意見及び既往アンケート等を参考として評価項目を作成する。
- ・必要性及び合理性の評価項目及び評価の視点について、市民の2路線に関する意向を調査する。
- ・検証の結果に対し、対応策についても検討を行う。
- ・評価方法の客観性を確保するため、庁内関係課から意見を聴取して評価の参考にする。
- ・評価項目については、地域課題を考慮するため、市民意向調査の内容も加味して適宜修正する。
- ・市民意向調査では、市民アンケート、野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング及び団体ヒアリングを行う。
- ・評価の視点では、他自治体の道路整備による環境への影響等を調査し、評価の参考にする。
- ・一般社団法人都市計画コンサルタント協会の専門家派遣制度を活用する。

5 1次検証に係る市民意向調査と検証項目（重みづけ）の作成

(1) 1次検証に係る市民意向調査（重みづけ）

ア 市民意向調査の概要

- ・協力者は、市民及び町会長・自治会長から募集した。
- ・調査は、応募した市民及び町会長・自治会長を集め、趣旨を説明した後実施した。
- ・調査日時及び会場を複数設定（3日間（1日各1回開催））し、応募者の都合に合わせて参加できるようにした。

イ 重みづけの計算方法

- ・大項目及び中項目の重要度は、関係課長職者の回答を平均し算出した。
- ・小項目の重要度は、関係課長職者の回答を平均して一つとし、市民の回答と町会・自治会長の回答を各々平均したのちに一つの平均とし、その二つを平均することにより算出した。
- ・大項目、中項目及び小項目各々の重要度を掛け合わせて、各評価項目の重みづけを行った。

(2) 検証項目の重みづけの決定

関係課長職者及び市民意向調査の結果を踏まえ、次のとおり重みづけを決定した。

■必要性の評価項目と重みづけ

大項目		中項目		小項目		重み
機能	係数	機能	係数	機能	係数	配点
交通機能	0.45	通行機能	0.57	①骨格幹線道路網の形成	0.28	7
				②都市間ネットワークの形成	0.24	6
				③円滑な物流の確保	0.24	6
				④交通処理機能の確保	0.24	6
		アクセス機能	0.43	⑤救急医療施設へのアクセス向上	0.38	7
				⑥交通結節点へのアクセス向上	0.27	5
				⑦避難場所へのアクセス向上	0.35	7
空間機能	0.29	都市空間機能	0.41	⑧都市環境の保全	0.40	5
				⑨良好な都市空間の創出	0.28	3
				⑩公共交通の導入空間	0.33	4
		都市防災機能	0.59	⑪緊急輸送道路の拡充	0.36	6
				⑫延焼遮断帯の形成	0.31	5
				⑬災害時の代替機能	0.33	6
市街地形成機能	0.26	土地利用の誘導形成機能	0.55	⑭都市の多彩な魅力の演出・発信	0.19	3
				⑮生活空間機能の確保	0.35	5
				⑯生活道路の安全性向上	0.46	7
		都市機能	0.45	⑰都市骨格形成	0.31	4
				⑱街区形成機能	0.42	5
				⑲まちづくりへの貢献	0.27	3

6 2次検証に係る市民意向調査と検証項目（必要性及び合理性）の作成

(1) 検証項目の変更

必要性及び合理性について、これまでの東京都の説明、市民、議会の意見及び既往アンケート等を参考に、評価項目を作成した。

その後、評価項目及び評価の視点について、評価項目の妥当性について確認を行った。市民アンケート、野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング、団体ヒアリング及び一般社団法人都市計画コンサルタント協会の専門家派遣制度の活用により、必要性及び合理性の市民意向を調査した。

その結果、評価項目について、次のとおり変更することとした。

ア 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

評価項目		評価の視点
防災機能	(変更前) 消防活動困難地域の解消	(変更前) 周辺地域の道路幅員の調査
	(変更後) 災害時に活動が困難な地域の解消	(変更後) 消防拠点から地域への到達しやすさ

※ 変更理由は、団体ヒアリングによる。

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目	評価の視点
(変更前) 環境／公園／自然再生事業	植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響
(変更後) 環境／野川／自然再生事業	

※ 変更理由は、団体ヒアリングによる。

評価項目	評価の視点
(追加) 風土	文化的特徴への影響

※ 変更理由は、市民アンケート及び団体ヒアリングによる。

イ 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

評価項目		評価の視点
防災機能	(変更前) 消防活動困難地域の解消	(変更前) 周辺地域の道路幅員の調査
	(変更後) 災害時に活動が困難な地域の解消	(変更後) 消防拠点から地域への到達しやすさ

※ 変更理由は、団体ヒアリングによる。

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

評価項目	評価の視点
(追加) 風土	文化的特徴への影響

※ 変更理由は、市民アンケート及び団体ヒアリングによる。

(2) 事業費について

小金井都市計画道路3・4・11号線及び小金井都市計画道路3・4・1号線について、市民意向調査（市民アンケート）では、整備費用についての意見が寄せられている。整備費用については、当該2路線は都施行事業であるため本市の予算ではなく、事業費の妥当性については東京都及び東京都議会で判断することから、市独自の2路線固有の課題としては取り扱わないこととした。

(3) 検証項目の決定

市民意向調査結果を踏まえ、次のとおり検証項目を決定した。

ア 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
	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
空間機能	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

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

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
		水量／治水	水量、治水への影響
		自然再生事業	植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響
	公園	生物	植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響 生物保護に関する法令上の公園の位置付け整理
		景観	景観への影響（公園からの眺望）
		機能	公園の機能、役割、活動への影響
	都市環境	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）
	文化	生活	コミュニティ
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		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		風土	文化的特徴への影響

イ 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
空間機能	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

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目

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	地形の改変による環境への影響
	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、野川からの景観への影響
		水量／治水	水量、治水への影響
	公園	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）
		機能	公園の機能、役割に対する影響
	都市環境	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）	
文化	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）
		生産緑地	生産緑地への影響
	歴史	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
		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	風土	文化的特徴への影響

第3章 検証結果案

1 1次検証結果案（△の配点（重み）は、○の半分とする。）（網掛けは2路線を示す。）

※ 照査により変更となる可能性がある。

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骨格幹線道路網の形成	②都市間ネットワークの形成	③円滑な物流の確保	④交通処理機能の確保	⑤救急医療施設へのアクセス向上	⑥交通結節点へのアクセス向上	⑦避難場所へのアクセス向上	全⑧都市環境の保全	⑨良好な都市空間の創出	⑩公共交通の導入空間	⑪緊急輸送道路の拡充	⑫延焼遮断帯の形成	⑬災害時の代替機能	⑭都市の多彩な魅力の演出・発信			⑮都市の多様な土地利用の確保	⑯生活空間機能の向上	⑰生活道路の安全性向上	⑱都市骨格形成	⑳街区形成機能	㉑まちづくりへの貢献
					配点(重み)	7	6	6	6	7	5	7	5	3	4	6	5	6			3	5	7	4	5	3
1	3・1・6	五日市街道	武蔵野市境～3・4・11	概成	△	△	○			○	△		○	○		○						33	15			
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		○	○			○	△		○	○	○	○		○				47.5	3			
7	3・4・1		3・4・12～3・4・14	未着手		○	○	○			△			○	○	○		○				35.5	13			
8	3・4・1		3・4・14～3・4・7	未着手		○	○	○			△			○	○			○	○			36.5	11			
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					○		△				○				○			13.5	25			
11	3・4・3		3・4・10～3・4・11	未着手					○		△											6.5	27			
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		△			○		△			○				○	○		○	28.5	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	20			
16	3・4・7	新小金井街道	3・4・3～3・4・4	概成	△	△	○				△		○	○			○	○				37	10			
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		△		○			△				○		○	○	○			30.5	16			
19	3・4・10	栗山通り	東小金井駅～3・4・3	未着手					○		△				○			○				13.5	25			
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	19			
22	3・4・12		3・2・2～3・4・1	未着手		△	○	○	○		△						○	○	○			38.5	9			
23	3・4・12		3・4・1～3・4・3	未着手		△	○	○	○		△						○					29.5	17			
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	11			
26	3・4・14	小金井街道	3・4・1～3・2・2	概・未		△	○				△		○	○			○		○			33.5	14			
27	3・4・15		府中市境～国分寺市境	未着手		○					△	○		○						○		21.5	20			

2 2次検証結果案

2路線毎に必要な性と合理性を下記のとおり評価した。

(1) 小金井都市計画道路3・4・11号線の必要性及び合理性

ア 必要性（整備による効果の視点）の評価案

（各項目の評価 ○：効果が認められる、●：一定程度の効果が認められる、△：どちらともいえない、×：効果が認められない、－：検証不可能）

評価項目		評価及び対応策	結果
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する府中3・4・16号線に接続する路線である。副次拠点となっている東小金井駅周辺から南に向かう場合は、小金井街道又は天文台通りのどちらかに迂回する必要がある。 整備の代替案として東町五丁目の市道第573号線及び東町一丁目の市道第437号線による代替は課題があり難しいと考えられる。 	○
	周辺道路の交通渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> 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。 渋滞緩和のための信号機制御は既に実施されている。 	○
	生活道路への通過車両の進入	<ul style="list-style-type: none"> 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。 整備により、連雀通りから東八道路等への抜け道利用の通過車両の減少が期待できる。 整備の代替案として市道第573号線の拡幅があるが、沿道地権者の任意の協力を得ることは難しいと考えられる。 	○
	交通結節点へのアクセス性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 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。 市内から最寄りのICである府中スマートIC及び調布ICへの旅行時間の短縮が期待できる。東小金井駅から府中スマートICへの混雑時旅行時間は約36%短縮することが想定される。 	○
	公共交通不便地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> 東町五丁目の一部は、コミュニティバス再編後も公共交通不便地域になっている。 整備により、公共交通不便地域の解消に貢献できる可能性が考えられるが、バス路線が新設されるかどうかは、現時点では不明である。また、他の福祉サービスによる代替も不明である。 	△
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	<ul style="list-style-type: none"> 過去5年間（令和元年～令和5年）に二枚橋の坂沿道で7件の負傷事故が記録されている。 東大通り（生活関連経路及び自転車ネットワーク）への接続により、移動支援の整備効果は高い。 整備の代替案として市道第573号線の拡幅があるが、沿道地権者の任意の協力を得て拡幅することは難しいと考えられる。 	○
防災機能	災害時に活動が困難な地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> 国分寺崖線（はげ）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。 整備により東町五丁目の南側の消防拠点（府中消防署朝日出張所）からのアクセス向上が期待できる。 	○
	電線類地中化による安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 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。 道路閉塞のリスクを軽減でき、緊急車両等の救援・救助活動に寄与し防災性の向上が期待できる。 	○

防災機能	延焼の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・西武多摩川線による延焼遮断帯の代替は、27m以上の部分は施設そのものが延焼遮断帯として機能を発揮するため、一部代替が期待できる。 	○
	震災時の避難路の不足	<ul style="list-style-type: none"> ・当該計画道路に接続す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。 ・阪神淡路大震災では、幅員8m未満道路のほとんどで車両の通行不可、幅員6m未満道路の6割で歩行者の通行が不可となっており、整備により避難路が確保される。 ・一方、当該路線までの避難路閉塞の課題は残る。 	△
	避難場所等へのネットワーク確保	<ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路（五日市街道、東八道路）、第三次緊急輸送道路（連雀通り）と接続し、広域避難場所（武蔵野公園、小金井公園（大規模救出救助活動拠点候補地）、東京農工大学）、地域内輸送拠点（小金井市総合体育館）へのアクセス性が向上する。 	○
	救急医療活動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・第二次救急医療機関（榊原記念病院：府中市朝日町3丁目）への到達時間が短縮する。 ・国分寺崖線（はげ）及び武蔵野公園による東町五丁目周辺の一方偏集（救急車両の進入経路が限られ制限されること）が解消され、救急拠点（府中消防署朝日出張所）からのアクセス向上が期待できる。 	○
	土砂災害警戒区域	<ul style="list-style-type: none"> ・計画道路内には、土砂災害（特別）警戒区域及び急傾斜地崩壊危険箇所はない。 ・当該路線周辺に土砂災害（特別）警戒区域が指定されており、市道第573号線が閉塞されるおそれがあるため、閉塞された場合の代替道路として機能することが期待できる。 	○
空間機能	景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・みどりの拠点である武蔵野公園とみどりの軸である国分寺崖線（はげ）及び当該路線がつながり、みどりのネットワークにより新たな都市的景観が創出される。 	○
	都市緑化	<ul style="list-style-type: none"> ・小金井市都市計画マスタープランでは、「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」としている。 ・市街地では、街路樹により緑陰が作られ、みどりの軸が創出される。 	○
	環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO₂排出量は、その走行速度によって影響される。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排出量削減が期待できる。 	○
	文化的資源の保全、活用、地域活性	<ul style="list-style-type: none"> ・整備により、交通結節点である東小金井駅から3つの都立公園（小金井公園、武蔵野公園、野川公園）、都立霊園（多磨霊園：日本初の公園墓地）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。 	○

イ 合理性（整備による影響の視点）の評価案

（各項目の評価 ○：影響は認められない、△：どちらともいえない、▲：一定程度の影響が認められる、×：影響が認められる、－：検証不可能）

評価項目		評価結果及び対応策（橋梁案）	結果	
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線（はけ）部分（面積約670㎡）は宅地化されており、緑地は消失している。 ・国分寺崖線（はけ）は保全地域に指定されており、崖線と一体となった樹林地、湧水池等を保全する方針がある。 ・橋梁下の空間が確保された場合、崖線法面に緑地帯を増やすことが可能である。 	○
		湧水	<ul style="list-style-type: none"> ・崖線部分に雨水が浸透しないことについては問題ないが、崖線以北が雨水浸透しない場合、地下水の補充が減少する。地下水位が低下し、湧水への影響が考えられる。 ・透水性舗装等により雨水を地中に浸透させることにより影響が減少する。 	△
		景観	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。国分寺崖線（はけ）の崖線上と下を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ため、近景（はけの道の視点）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。 	△
		地形	<ul style="list-style-type: none"> ・現状は宅地化されており、橋梁により国分寺崖線（はけ）の上空を横断するため、地形の改変は部分的になるが、橋脚及び橋桁等の構造によって地形に影響する可能性がある。 ・崖線の連続性等に配慮した橋台及び橋脚の位置の検討による地形改変の軽減が考えられる。 	△
	野川	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・魚類は11種類が確認されている。河床部の改変は行われませんが、橋梁案は、掘割案に比べ日照の条件は良いが、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。 ・おおむね良好な底生動物相を示している。河床部の改変は行われませんが、橋梁により一部の区間が日照の変化による環境の変化が生じる可能性がある。 	△
		親水	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・橋梁により野川を横断し桁下高さを確保することにより、河道部を歩行することができるため、水辺空間での活動への影響はないと考えられる。 ・橋梁下空間が親水空間となるよう周辺環境と調和した整備の検討が考えられる。 	○
		景観	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。橋梁は上空を横断するため、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。 ・橋梁からの野川及び国分寺崖線（はけ）を含む公園を鳥瞰する視点は、新たな魅力ある風景を創出する可能性がある。 	△
		水量／治水	<ul style="list-style-type: none"> ・（地下水の涵養）地下浸透が構造物等により妨げられる可能性が否定できない。透水性の舗装により地下水の涵養が図られ、地下水及び湧水を水源とする野川の水量の保全に一定の効果があると考えられる。 ・（治水）橋梁案では、河道部区域に橋脚等の構造物は存在しないため、治水に影響はないと考えられる。 ・透水性の舗装にすることにより、水量の保全に一定の効果があると考えられる。ボーリング調査及び施工方法により、影響を軽減できる可能性がある。 	△

環境	野川	自然再生事業	<p>(植物) 水辺及び草地の重要種の貴重な生育地となっている。</p> <p>(魚類) 野川の調節池である自然再生事業のどじょう池、湿地、水田等は泥質で流れがない小規模な水域となっている。このため、確認された魚類も3種類にとどまった。池及び湿地は道路予定地から50m程離れており、また、野川と接続する水路は直接的には改変されないが、橋梁構造となる場合は日照の変化による植生の変化が生じる可能性がある。</p> <p>(両生類) 両生類の主要な繁殖場所と考えられる自然再生事業の水田、どじょう池、湿地等は、道路予定地から50m程度離れており直接的な改変は受けないが、日照の変化及び移動経路の変化等を介した間接的な影響が生じる可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民団体の活動にも配慮し、連携を図ることで影響を低減できる可能性がある。 	△
	公園	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(植物) 道路構造によっては道路敷地内が直接改変により生育できなくなるもののほか、道路周辺が日照及び風況等の環境変化が生じる等間接的影響を受ける可能性がある。</p> <p>(ほ乳類) 道路構造によっては道路敷地が改変されることにより生息に適さなくなるもののほか、ほ乳類の移動経路を分断したり、事故による個体の死亡が考えられる。</p> <p>(鳥類) 重要種はオオタカ等8種であるが、計画路線の周辺で繁殖が確認されている種はない。ただし、今後、道路予定地周辺の樹木等で繁殖する可能性は排除できない。道路構造によっては道路敷地が改変されることにより餌場等として利用できなくなるもののほか、通行車両との衝突及び道路予定地周辺で繁殖していた場合は、道路工事中及び供用後の騒音、振動及び道路利用者の存在により営巣地として利用しなくなることが考えられる。</p> <p>(両生類、爬虫類) 調査範囲の両生類・爬虫類相は、人為的な影響が強い環境でも生息し得るものと言える。道路構造によっては道路敷地が改変されることにより餌場等として利用できなくなるもののほか、移動経路を分断することにより事故による個体の死亡が考えられる。</p> <p>(昆虫類) 道路事業の影響としては、道路構造によっては道路敷地が改変されることにより生息場所として適さなくなるもののほか、日照の変化及び移動経路の分断等を介した間接的な影響が生じる可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁構造により、比較的動植物への影響を軽減できると考えられる。 	△
		景観	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。 ・橋梁は、遠景でも視認できると考えられる。また、近景では上空を遮蔽し、公園の解放感を損なう。景観への影響はあるが、西武多摩川線の高架橋等と同様に市民に親しまれる新たな都市的景観を創出できる可能性がある。 	△
		機能	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・武蔵野公園は、都市計画法（昭和43年法律第100号）及び都市公園法（昭和31年法律第79号）に基づく風致公園になっており、橋梁が視認できる場所では、風致の享受に影響を与え、活動の質が低下する懸念がある。 	▲
	都市環境	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・地域のアクセスが向上し、経済活動の活性化及び利便性の向上に貢献する可能性がある。 ・土地利用変更の可能性があるが、地域の発展に寄与する一方で、環境に対する影響がある。 	△

環境	都市環境	環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> ・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。（大気質）CO₂調査によれば、交差点沿道地域19地点を含む50地点全てで、環境基準値を下回っている。（騒音・振動）都道6路線全6地点が昼間、夜間とも環境基準（騒音）又は要請限度（振動）を達成している。 ・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。 ・アスファルト舗装面の増加及び高度利用による影響が予想される。 	△
	文化	生活	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・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。また、区域外の居住者にとっても、18m幅員の道路をまたぐことになり心理的な分断が生じる。 ・道路は通行の機能だけでなく、都市空間における活動の場にもなるため、新たなコミュニティの場となる可能性も考えられる。
学校等			<ul style="list-style-type: none"> ・歩車道分離により、安全に通学できる環境が整備される。災害時の経路等の機能が確保される。 ・通学路周辺の交通規制、信号機の設置及び速度制限等の対策が必要になる可能性がある。 	○
住環境			<ul style="list-style-type: none"> ・第一種低層住居専用地域のため、主に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。 ・アクセス性の向上により利便性が向上するとともに、土地利用等の変化に伴い経済的な価値に影響する可能性がある。周辺地域では、これまでの生活環境に変化が生じる可能性がある。 	△
街並み			<ul style="list-style-type: none"> ・整備に伴い建て替えが促進され沿線では防災性が向上し、安全な新たな街並みが形成される。 ・当該路線の整備により、街路樹の植栽及び歩道の整備が行われ、景観が改善され住民の生活環境が向上し、地域の魅力が向上する。一方で、見慣れた景観からの変化がある。 	○
歴史		文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	○
		遺跡等	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	△
風土		風土	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線（はげ）、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（はげ）及び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。 	△

(2) 小金井都市計画道路3・4・1号線の必要性及び合理性

ア 必要性（整備による効果の視点）の評価案

（各項目の評価 ○：効果が認められる、●：一定程度の効果が認められる、△：どちらともいえない、×：効果が認められない、—：検証不可能）

評価項目		評価結果及び対応策	結果
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 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。 整備の代替案として連雀通りの狭隘部分の拡幅があるが、都市計画道路ではないため難しいと考えられる。 	△
	周辺道路の交通渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> 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。 整備により、連雀通りに集中する交通量が分散し、渋滞緩和が期待できる。 	○
	生活道路への通過車両の進入	<ul style="list-style-type: none"> 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。 当該路線は、連雀通りから小金井街道前原坂下交差点につながるため、通過交通の低減が期待できる。 	○
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	<ul style="list-style-type: none"> 連雀通りの都市計画道路がない区間約660mのうち、歩道が設置されていない区間は約190mとなっており、その他の区間は片側のみ歩道が設置されている。 当該路線の整備により、連雀通りに並行して整備されるため地域の安全性の向上が期待できる。 整備の代替案として連雀通りの狭隘部分の拡幅があるが、都市計画道路ではないため難しいと考えられる。 	○
防災機能	災害時に活動が困難な地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> 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（はげ）があるため、崖線上から崖線下に南下できる道路は限られる。 国分寺崖線（はげ）及び野川に挟まれた地域の災害時救援活動の円滑化が期待できる。 	○
	電線類地中化による安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 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。 道路閉塞のリスクを軽減でき、緊急車両等の救援・救助活動に寄与し防災性の向上が期待できる。 	○
	延焼の防止	<ul style="list-style-type: none"> 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。 野川による延焼遮断帯の代替は、27m以上の部分は施設そのものが延焼遮断帯として機能を発揮するため、一部代替が期待できる。 	○
	震災時の避難路の不足	<ul style="list-style-type: none"> 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。 阪神淡路大震災では、幅員8m未満道路のほとんどで車両の通行不可、幅員6m未満道路の6割で歩行者の通行が不可となっており、整備により避難路が確保される。 一方、当該路線までの避難路閉塞の課題は残る。 	△
	避難場所等へのネットワーク確保	<ul style="list-style-type: none"> 第一次緊急輸送道路（新小金井街道）、第二次緊急輸送道路（小金井街道）、第三次緊急輸送道路（連雀通り）と接続し、広域避難場所（武蔵野公園）へのアクセス性が向上する。 	○
	救急医療活動の支援	<ul style="list-style-type: none"> 二次救急医療機関（武蔵野赤十字病院：武蔵野市境南町一丁目）への到達時間が短縮することが想定されるため、アクセス性の向上が期待できる。 	○

防災機能	土砂災害警戒区域	<ul style="list-style-type: none"> 計画道路内には、土砂災害（特別）警戒区域及び急傾斜地崩壊危険箇所はない。 当該路線周辺に土砂災害（特別）警戒区域が指定されており、市道第21号線が閉塞されるおそれがあるため、閉塞された場合の代替道路として機能することが期待できる。 	○
空間機能	景観形成	<ul style="list-style-type: none"> 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。 みどりの拠点である武蔵野公園、みどりの軸である国分寺崖線（はけ）及び当該路線がつながり、みどりのネットワークにより新たな景観が創出される。 	○
	都市緑化	<ul style="list-style-type: none"> 小金井市都市計画マスタープランでは、「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」としている。 市街地では街路樹により緑陰が作られ、みどりの軸が創出される。 	○
	環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> 自動車からのCO2排出量は、その走行速度によって影響される。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排出量削減が期待できる。 	○
	文化的資源の保全、活用、地域活性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 はけの森美術館等の文化的資源へのアクセスが向上する。 沿道のまちづくりの検討に応じて地域の利便性の向上及び活性化が期待できる。 	×

イ 合理性（整備による影響の視点）の評価案

（各項目の評価 ○：影響は認められない、△：どちらともいえない、▲：一定程度の影響が認められる、×：影響が認められる、－：検証不可能）

評価項目		評価結果及び対応策	結果
環境	国分寺崖線（はけ）	<ul style="list-style-type: none"> 国分寺崖線（はけ）と都市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。 道路整備により削除されるみどりは、宅地及び武蔵野公園の緑地となっており、その面積は約620㎡である。 道路構造によって影響範囲は異なるが、現状の環境を取り戻すことは難しいと考えられる。 	×
		<ul style="list-style-type: none"> 掘割案では、掘削する地盤の高低差は約13.8mで、掘割延長は約250mであり、掘削は大規模になる。このことから、湧水に対しても地下水位の変動、水質及び水みちの変化による影響が懸念される。 橋梁案及び擁壁案では、掘割案と比較した場合の掘削量は小さく地盤の改変は小規模であるが、橋脚及び擁壁による水みちの遮蔽による湧水への影響が考えられる。透水性の舗装とした場合でも、地中の構造物による水みちへの影響は一定程度生じる可能性がある。 	▲
		<ul style="list-style-type: none"> 国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。 武蔵野公園の区域及び宅地部分では連続したみどりが確認できる。 橋梁案：ムジナ坂の上に橋梁が架かる。崖斜面は都市計画道路が横断するため景観に影響があると考えられる。 掘割案：断面計画において切土法面が発生する。両側道路幅員以上に掘削され景観に影響があると考えられる。 擁壁案：道路概略検討の擁壁案では、国分寺崖線（はけ）の崖線上と崖線下を結ぶ坂を擁壁により支える構造となる。崖斜面は擁壁の構造物により景観に影響があると考えられる。 	×

環境	国分寺崖線 (はげ)	地形	<ul style="list-style-type: none"> ・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（はげ）の地形を改変する。 ・掘割案では、掘削する地盤の高低差は約13.8mとなり、掘割延長は約250mとなり、掘削は大規模になる。地中の生物の生息地の直接破壊のほか、土壌の構造及び成分の変化により、生息環境の悪化が生じる。 	×
	野川	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・橋梁であれば河道を改変することはないため、魚類、底生動物への影響は限定的だと考えられる。 	△
		親水	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	—
		景観	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・橋梁から野川を眺望する新たな風景の創出、野川の橋梁を含む風景の変化等の評価は、設計により異なる。 	△
		水量／治水	<ul style="list-style-type: none"> ・地下水の涵養については、雨水の地下浸透が舗装により妨げられる可能性がある。 ・治水については、雨水の地下浸透量が減少し、地表水の流出が増加することにより、水量が増加する可能性がある。 ・国分寺崖線（はげ）での道路整備により、構造によっては地下水及び湧水への影響が考えられる。 ・透水性舗装等により、地表水の流出による河流の増加は一定程度予防できるとともに、地下水の保全に一定の効果があると考えられる。 	△
		生物	<ul style="list-style-type: none"> ・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。周辺の環境調査を行い、影響に配慮した道路構造等の検討により影響の低減が考えられる。 	—
	公園	景観	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線景観基本軸に位置付けられている。 ・武蔵野公園の都市計画公園区域は、ムジナ坂の東側である。また、ムジナ坂の西側は宅地である。 ・橋梁案及び擁壁案では、遠景からも視認できると考えられる。また、近景では上空を遮蔽し、公園の解放感を損なう可能性がある。 ・掘割案では、崖線部分が道路幅員以上に掘削され、公園側からの視認に影響を与える可能性がある。 	▲
		機能	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路は、国分寺崖線（はげ）の北側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、健康運動及び文化活動等の機能は維持される。 	○
	都市環境	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・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（はげ）部分は、橋梁及び擁壁等の構造物が設置される可能性がある。 ・地域のアクセスが向上し、経済活動の活性化及び利便性の向上に貢献する。 ・土地利用変更の可能性がある。 ・地域の発展に寄与する一方で、環境に対する影響が生じる可能性がある。 	△
		環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> ・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。（大気質）CO₂調査によれば、交差点沿道地域19地点を含む50地点全てで、環境基準値を下回っている。（騒音・振動）都道6路線全6地点が昼間、夜間とも環境基準（騒音）又は要請限度（振動）を達成している。 ・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。 ・アスファルト舗装面の増加及び高度利用による影響が予想される。 	△

文化	生活	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・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。また、区域外の居住者にとっても、16m幅員の道路をまたぐことになり心理的な分断が生じる。 ・道路は通行の機能だけでなく、都市空間における活動の場にもなるため、新たなコミュニティの場となる可能性も考えられる。 	×
		学校等	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車道分離により、安全に通学できる環境が整備される。 ・通学路周辺の交通規制、信号機の設置及び速度制限等の対策が必要になる可能性がある。 	○
		住環境	<ul style="list-style-type: none"> ・第一種低層住居専用地域のため、主に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。 ・アクセス性の向上により利便性が向上するとともに、土地利用等の変化に伴い経済的な価値に影響する可能性がある。周辺地域では、これまでの生活環境に変化が生じる可能性がある。 ・国分寺崖線（はげ）周辺は、構造物等が設置された場合、日影及び生活動線への影響が考えられる。 	△
		街並み	<ul style="list-style-type: none"> ・整備された道路に面する建物の再配置により、整然とした新たな都市的景観が創出される。 ・歩道空間に街路樹を配置することにより、歩行者と車道の間に緩衝帯が生まれ安全性が向上し、緑陰のある歩行者空間が創出される。 ・生活環境が向上する一方で、はげの小路等の特徴が失われるおそれがある。 	△
		生産緑地	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路により削除される生産緑地面積は、合計約2,700㎡である。 ・道路の分断による営農への影響が懸念される。 	×
	歴史	文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・前原町一体では、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。 	△
		遺跡等	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線では、埋蔵文化財包蔵地（遺跡）及び神社仏閣等の重複は、栗山遺跡、新橋遺跡、小金井市No.11遺跡及び小金井市No.13遺跡がある。 ・埋蔵文化財包蔵地は文化財保護法（昭和25年法律第214号）により保護されており、基本的な考え方は文化庁による通知で示されている。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。 	△
		地域資源	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備により、はげの小路及びムジナ坂の風景が喪失する等、地域資源が棄損する。 ・地域の環境をいかした整備に取り組み、地域資源の価値の向上を図る。 	×
	風土	風土	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線（はげ）、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（はげ）周辺で大岡昇平及び中村研一等が創作活動していた地域の文化がある。 ・国分寺崖線（はげ）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に影響が懸念される。 	△

第4章 検証結果の総括案

1 優先整備路線の検証結果の総括案

第3章の検証結果を踏まえた総括的な評価を行う。

(1) 1次検証結果の総括案

ア 順位による必要性の評価基準案

順位を5位ごとに区分し、区分ごとに相対的な評価を設定した。

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

23

イ 小金井都市計画道路3・4・11号線及び小金井都市計画道路3・4・1号線の評価案

アで定めた評価に基づき、2路線について相対的な評価を行った。

	必要性の順位（全27区間中の順位）		評価
3・4・11号線	1位		<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・11号線の必要性は、未施行路線全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	3位	<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・11号線～3・4・12号線区間は、未施行路線全27区間中3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、未施行路線全27区間中13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、未施行路線全27区間中11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様ではない。
	3・4・12号線 ～ 3・4・14号線 (小金井街道)	13位	
	3・4・14号線(小金井街道) ～ 3・4・7号線(新小金井街道)	11位	

(2) 2次検証結果の総括案

ア 小金井都市計画道路3・4・11号線の総括評価案

■必要性に係る評価

整備による効果を、都市計画道路の役割及び機能について、地域の視点から検証した。

評価（案）	
交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する府中3・4・16号線に接続する路線であり、ネットワーク機能が強化され、交通結節点へのアクセス性の向上が図られる。南北方向の幹線道路として小金井街道の渋滞及び生活道路の通過車両の進入の減少に貢献する。市道第573号線沿道の安全性の向上に寄与する。 公共交通不便地域の解消に寄与する可能性があるが、路線の新設等は現時点では不明である。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 消防活動の一方偏集の解消に寄与する。電線類地中化により災害時の道路閉塞リスクが低減し防災性が向上する。延焼遮断帯に位置付けられており、第一次緊急輸送道路及び第三次緊急輸送道路と接続し、広域避難場所、地域内輸送拠点へのアクセス性が向上する。 避難路としても有効であるが、当該路線までの避難路閉塞の課題は残る。 第二次救急医療機関へのアクセス性及び救急拠点からのアクセス性の向上が期待できる。路線周辺に土砂災害（特別）警戒区域及び急傾斜地崩壊危険箇所が指定されているため、周辺地域の防災性の向上に貢献する。
空間機能	<ul style="list-style-type: none"> 市街地では、街路樹により緑陰が作られ、武蔵野公園、国分寺崖線（はげ）及び当該路線がつながり、みどりのネットワークによる新たな都市的景観が創出される。 渋滞の緩和による走行速度の向上によりCO2排出量削減が期待できる。 交通結節点の東小金井駅から3つの都立公園を結ぶ交通ネットワークの完成により、東小金井地域の魅力の発信・向上が期待できる。

■合理性に係る評価

整備による影響を、道路周辺に対する環境及び文化について、地域の視点から検証した。

評価（案）		
環境	国分寺崖線（はげ）	<ul style="list-style-type: none"> 宅地化されており緑地は消失している。橋梁下の空間が確保された場合、崖線法面に緑地帯を増やすことが可能である。景観上、国分寺崖線（はげ）の連続性は遠景では、橋脚によって国分寺崖線（はげ）のみどりが遮られるところもある。崖線部分に雨水が浸透しないことについては問題ないが、崖線以北が雨水浸透しない場合、地下水の補充が減少する。地下水位が低下し、湧水への影響が考えられる。 地形の改変は部分的になるが、橋脚及び橋桁等の構造によって地形に影響する可能性がある。
	野川	<ul style="list-style-type: none"> 橋梁によ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及び底生動物の環境が変化する可能性がある。 橋梁による桁下の高さを確保することにより、野川の水辺空間での活動への影響はないと考えられる。 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が、一方で、橋梁からの視点は新たな魅力ある景観を創出する可能性がある。 透水性舗装により、地下水の涵養及び治水の影響を軽減できる可能性がある。 自然再生事業では、日照の変化及び移動経路の変化等を介した間接的な影響が生じる可能性がある。

環境	公園	<ul style="list-style-type: none"> ・動植物に対する影響がある。重要種であるオオタカ等8種の営巣地は確認されていないが、餌場として利用できなくなる等、影響が考えられる。 ・国分寺崖線景観基本軸の区域内であるが、景観は遠景近景ともに影響する。上空を遮蔽し公園の解放感を損なうが、西武多摩川線の高架橋等と同様に市民に親しまれる新たな都市的景観を創出できる可能性がある。 ・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。 ・風致公園として風致の享受に影響を与える可能性がある。
	都市環境	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のアクセスが向上し、経済活動の活性化及び利便性の向上に貢献する。 ・土地利用の変更の可能性がある。 ・地域の発展に寄与する一方で、環境に対する影響がある。 ・大気質・騒音・振動については、市内の既設道路の調査及び将来交通量推計から鑑みると、環境基準値、環境基準及び要請限度を超える影響は予想されない。また、アスファルト舗装面の増加、都市形態の高度化による影響が予想される。
文化	生活	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティからの離脱及び心理的な分断があり、地域コミュニティに対する影響は大きい。 ・歩車道分離より安全性が高まる一方で、周辺の対策が必要になる可能性がある。 ・アクセス性の向上により利便性の向上が図られ、土地利用の変化等による経済的価値及び生活環境の変化が生じる可能性がある。 ・防災性の向上、街路樹の植栽及び歩道の整備により、安全な新たな街並みが形成される。
	歴史	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	風土	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線（はげ）、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。 ・国分寺崖線（はげ）及び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。

イ 小金井都市計画道路3・4・1号線の総括評価案

■必要性に係る評価

整備による効果を、都市計画道路の役割及び機能について、地域の視点から検証した。

評価（案）	
交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市に連続する路線であるため、ネットワークの機能が確保できるが、隣接自治体では計画内容再検討路線の区間がある。 連雀通りに集中する交通量が分散し、渋滞の緩和が期待される。また、連雀通りから南側に抜ける通過交通の低減が期待される。 代替案として連雀通りの狭隘部分の拡幅は、都市計画道路ではないため難しい。
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 電線類地中化により災害時の道路閉塞リスクが低減し防災性が向上する。延焼遮断帯に位置付けられており、第一次緊急輸送道路及び第三次緊急輸送道路と接続し、広域避難場所へのアクセス性が向上する。避難路として有効であるが、当該路線までの避難路閉塞の課題は残る。 第二次救急医療機関へのアクセス性の向上が期待できる。路線周辺に土砂災害（特別）警戒区域が指定されているため、周辺地域の防災性の向上に貢献する。
空間機能	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹がみどりの拠点である武蔵野公園のみどりと連続する景観が形成される。街路樹により、緑陰及びみどりの軸が創出される。 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。 はけの森美術館等の文化的資源へのアクセス性が向上する。 沿道のまちづくりの検討に応じて、地域の利便性の向上及び活性化が期待できる。

■合理性に係る評価

整備による影響を、道路周辺に対する環境及び文化について、地域の視点から検証した。

評価（案）		
環境	国分寺崖線（はけ）	<ul style="list-style-type: none"> 国分寺崖線（はけ）と都市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いる。 道路整備により削除されるみどりは、宅地及び武蔵野公園の緑地となっており、道路構造によって影響範囲は異なるが、現状の環境を取り戻すことは難しいと考えられる。 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。 橋梁案及び擁壁案では、掘割案と比較した場合の掘削量は小さく地盤の改変は小規模であるが、橋脚及び擁壁による水みちの遮蔽による湧水への影響が考えられる。 掘割案では、掘削は大規模になることから、湧水に対しても地下水位の変動、水質及び水みちの変化による影響が懸念される。 当該路線が横断するため景観に影響があると考えられる。
	野川	<ul style="list-style-type: none"> 橋梁による影及び騒音振動の影響が考えられる。河道部を改変することはないため、魚類、底生動物への影響は限定的だと考えられる。 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。 橋梁から野川を眺望する新たな風景の創出、野川の橋梁を含む風景の変化等の評価は、設計により異なる。 雨水の地下浸透が舗装により妨げられ浸透量が減少し、地下水の涵養への影響及び水量が増加する可能性がある。 透水性舗装等により、地表水の流出による河流の増加は一定程度予防できるとともに、地下水の保全に一定の効果があると考えられる。

環境	公園	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、当該路線周辺で動植物調査が行われていないことから、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。 ・武蔵野公園の都市計画公園区域は、ムジナ坂の東側である。 ・橋梁案及び擁壁案では、遠景からも視認できると考えられる。近景では上空を遮蔽し、公園の解放感を損なう可能性がある。 ・掘割案では、崖線部分が道路幅員以上に掘削され公園側からの視認に影響を与える可能性がある。 ・公園内での自然とのふれあい、レクリエーション活動、健康運動及び文化活動等の機能は維持される。
	都市環境	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のアクセスが向上し、経済活動の活性化及び利便性の向上に貢献する。 ・土地利用変更の可能性がある。 ・地域の発展に寄与する一方で、環境に対する影響が生じる可能性がある。 ・国分寺崖線（はけ）部分は、橋梁及び擁壁等の構造物が設置される可能性がある。 ・大気質・騒音・振動では、都道6路線全6地点が昼間、夜間とも環境基準（騒音）又は要請限度（振動）を達成している。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。 ・アスファルト舗装面の増加及び高度利用による影響が予想される。
文化	生活	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティからの離脱及び心理的な分断があり、地域コミュニティに対する影響は大きい。 ・歩車道分離により安全性が高まる一方で、周辺の対策が必要になる可能性がある。 ・アクセス性の向上により利便性の向上が図られ、土地利用の変化等による経済的価値及び生活環境の変化が生じる可能性がある。 ・街路樹の緑陰及び安全な歩行者空間のある新たな景観が創出される。一方で、はけの小路等の特徴が失われるおそれがある。 ・生産緑地は、当該路線の分断により、営農への影響が懸念される。
	歴史	<ul style="list-style-type: none"> ・前原町一体では、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）及び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、地域資源が棄損する。
	風土	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・国分寺崖線（はけ）及び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に影響が懸念される。

優先整備路線の検証について

資料編（案）

令和6年12月

資料編（案）

第1章 市民意向調査

- 1 1次検証に係る市民意向調査（重みづけ）
- 2 2次検証に係る市民意向調査
（市民アンケート、野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング、団体ヒアリング）
- 3 一般社団法人都市計画コンサルタント協会の専門家による意見

第2章 検証に係る参考資料（案）

- 1 小金井都市計画道路3・4・11号線の必要性及び合理性（案）
- 2 小金井都市計画道路3・4・1号線の必要性及び合理性（案）

第1章 市民意向調査

1 1次検証に係る市民意向調査（重みづけ）

(1) 関係課長職者向け調査

- ・説明会 令和6年11月6日（水）
- ・対象 企画政策課長、公共施設マネジメント推進担当課長、地域安全課長、地域福祉課長、自立生活支援課長、介護福祉課長、子育て支援課長、経済課長（農業委員会事務局長）、コミュニティ文化課長、環境政策課長、道路管理課長、まちづくり推進課長、交通対策課長、区画整理課長、学務課長、生涯学習課長

(2) 市民及び町会長・自治会長向け調査

- ・第1回説明会 令和6年11月13日（水）19時から（場所：萌え木ホール）
- ・第2回説明会 令和6年11月15日（金）19時から（場所：マロンホール）
- ・第3回説明会 令和6年11月16日（土）10時から（場所：萌え木ホール）
- ・対象 公募市民及び公募町会長・自治会長

(3) 説明会の概要

- ・アンケートの目的、背景、概要及び評価項目の構造について、スライドの投影及び配布資料を用いて説明・質疑応答を行い、その後、アンケート調査を実施した。

■必要性の評価項目

大項目	中項目	小項目
交通機能	通行機能	①骨格幹線道路網の形成
		②都市間ネットワークの形成
		③円滑な物流の確保
		④交通処理機能の確保
	アクセス機能	⑤救急医療施設へのアクセス向上
		⑥交通結節点へのアクセス向上
		⑦避難場所へのアクセス向上
空間機能	都市空間機能	⑧都市環境の保全
		⑨良好な都市空間の創出
		⑩公共交通の導入空間
	都市防災機能	⑪緊急輸送道路の拡充
		⑫延焼遮断帯の形成
		⑬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	⑭都市の多彩な魅力の演出・発信
		⑮生活空間機能の確保
		⑯生活道路の安全性向上
	都市機能	⑰都市骨格形成
		⑱街区形成機能
		⑲まちづくりへの貢献

■アンケートの設問（一部）

	左がかなり重要	左が重要	やや左が重要	同じ程度	やや右が重要	右が重要	右がかなり重要	
①交通機能								②空間機能
①交通機能								③市街地形成機能
②空間機能								③市街地形成機能

(4) アンケート結果

- ・関係課長職者 → (回答数17 / 参加者17人)
- ・公募市民 → (回答数21 / 参加者52人) ※ 一部回答を含む。
- ・公募町会長・自治会長 → (回答数5 / 参加者7人)

※ 公募市民及び公募町会長・自治会長向け調査では、回答できない参加者がいた。理由としては、「アンケートの趣旨と相違があった、項目の内容が分かりづらい、道路の必要性だけでは答えられない、路線ごとの意見が反映できない」等という意見があった。

2 2次検証に係る市民意向調査（市民アンケート、野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング、団体ヒアリング）

(1) 市民アンケート

ア 2路線沿線関係住民への配布

- ・小金井都市計画道路3・4・11号線（回答数55人／無作為抽出100人） → 令和6年10月24日（木）から同年11月11日（月）まで
- ・小金井都市計画道路3・4・1号線（回答数82人／無作為抽出200人） → 令和6年10月24日（木）から同年11月11日（月）まで
- ・沿線の周辺住民（抜け道）（回答数37人／無作為抽出100人） → 令和6年10月25日（金）から同年11月11日（月）まで

イ 近隣の学校関係者への配布

通学路安全点検に関わった保護者（小金井第一小学校、東小学校、南小学校、前原小学校）

ウ アンケート結果

(ア) 2路線沿線関係住民（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・主な意見の視点

評価項目	適切		不適切		その他	
	件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数	
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	20	・道路のアクセス ・防災上の必要性	26	・既存道路の維持改良 ・住環境の交通ネットワークのバランス	1
	周辺道路の交通渋滞の解消	20	・渋滞解消の効果 ・道路整備の影響と利便性のバランス	24	・交通量の減少 ・渋滞解消の効果に疑問	3
	生活道路への通過車両の進入	19	・生活道路の安全性 ・通過車両の減少	25	・通過車両の増加に対する懸念 ・生活道路の安全性	3
	交通結節点へのアクセス性の向上	19	・アクセス性の向上 ・住民の利便性向上	24	・アクセス性の向上に対する疑問 ・費用対効果の低さ	4
	公共交通不便地域の解消	20	・公共交通の利便性向上	23	・バス路線の必要性に対する疑問 ・既存の公共交通の充実	4
	歩行者自転車安全で円滑な移動支援	21	・歩道の整備 ・生活道路の安全性	22	・既存道路整備の優先性 ・新しい道路の安全性に対する懸念	4
防災機能	消防活動困難地域の解消	19	・緊急時のアクセス改善 ・道路整備の必要性	24	・消防活動困難地域の解消に対する疑問 ・既存道路の整備の優先性	2
	電線類地中化による安全性の向上	20	・電線類の地中化による安全性の向上 ・景観の改善	23	・電線類の地中化に対する疑問 ・既存の電柱の地中化の優先性	2
	延焼の防止	16	・道路整備による延焼遮断の即効性 ・消防車両の迅速な対応の必要性	25	・延焼防止効果に対する疑問 ・個別家屋の耐火性能の向上	4

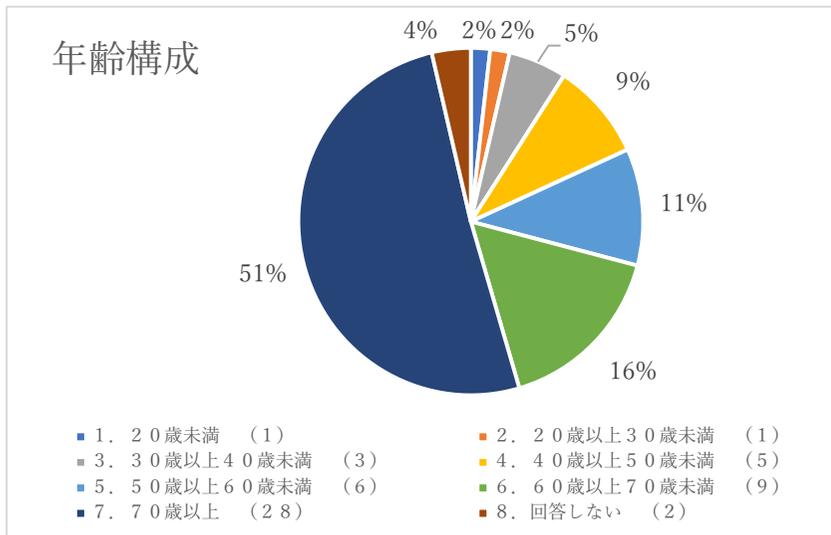
防災機能	震災時の避難路の不足	1 8	・避難路の必要性 ・災害時の効果	2 3	・避難路の確保に対する疑問 ・既存道路の整備の優先性	4
	避難場所等へのネットワーク確保	1 6	・避難場所への救援物資の輸送の重要性 ・公園へのアクセス改善	2 2	・既存道路の整備の優先性 ・避難所までの距離の近さ	6
	救急医療活動の支援	1 8	・救急医療活動の迅速化 ・医療機関へのアクセス改善	2 3	・東西方向の利便性の向上 ・既存道路の整備の優先性	4
	土砂災害警戒区域	1 4	・土砂災害対策に対する疑問	2 5	・土砂災害対策に対する疑問 ・既存の対策の優先性	6
空間機能	景観形成	1 2	・景観の重要性と美化の必要性 ・設計と検証の配慮	2 4	・自然環境と景観の保護 ・道路整備の不要性とコスト問題	4
	都市緑化	1 1	・自然景観の保護と未来を見据えた緑化 ・街路樹の整備とその効果	2 6	・街路樹より自然環境の保護と現状維持 ・街路樹管理の懸念	3
	環境負荷の低減	1 0	・自然環境と住環境の保護 ・交通と安全のバランス	2 5	・道路整備による環境負荷の懸念 ・工期と費用対効果の問題	5
	文化的資源の保全、活用、地域活性	1 0	・自然環境の保護とアクセス向上 ・道路整備と地域の魅力のアピール	2 6	・自然環境と住環境の保護 ・道路の効果と必要性への疑問	4

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目・主な意見の視点

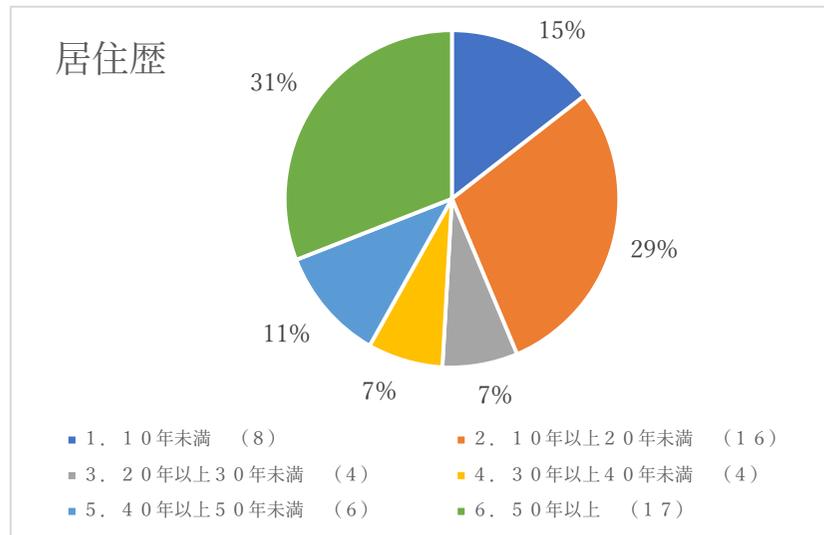
評価項目		適切		不適切		その他 件数	
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点		
環境	国分寺崖線 (はけ)	緑化	2 3	・緑地の保護と影響の検証 ・緑地面積の維持とメンテナンス	1 1	・緑地面積の減少と現状維持の重要性 ・緑化面積の評価と環境への影響	5
		湧水	2 4	・湧水と自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証	1 0	・湧水と水源の保護 ・雨水管理と内水氾濫の評価	5
		景観	2 5	・自然景観と生態系の保護 ・道路からの眺望による魅力アピール	1 1	・現状維持と自然景観の保護 ・景観検証の方法と評価の適切性	3
		地形	2 3	・地形と生態系の保護 ・影響の検証と現状維持の重要性	1 2	・地形と景観の保護 ・影響の検証と評価方法の明確化	4
	野川	生物	2 6	・生態系と自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証	1 2	・現状維持と自然環境の保護 ・生態系への影響の検証の重要性	2

環境	野川	親水	2 4	・親水空間と水辺環境の保護 ・水質と湧水の保護	1 1	・現状維持と自然環境の保護 ・水辺空間と活動への影響の検証	3
		景観	2 6	・武蔵野の面影と自然景観の保護 ・道路整備による影響の検証	1 2	・現状維持と自然景観の保護 ・景観悪化の検証方法への疑問	2
		水量／治水	2 4	・治水と浸水被害の検証 ・現状維持と自然環境の保護	1 2	・現状維持とコストの節約 ・治水と水量の変化の検証	3
	公園	生物	2 4	・自然環境と生態系の保護 ・道路整備による影響の検証	1 3	・現状維持とコストの節約 ・生態系への影響と自然保護の重要性	3
		自然再生事業	2 5	・生態系と自然環境の保護 ・工事期間と影響の検証	9	・生態系への影響と自然保護の重要性 ・道路整備の不要性とコスト問題	5
		景観	2 8	・景観と自然保護の重要性 ・道路整備の影響と利便性のバランス	9	・景観と自然保護の重要性 ・道路整備の不要性とコストの問題	2
		機能	2 7	・公園の分断と景観への影響 ・道路整備の利便性と影響	8	・道路整備の不要性とコストの問題 ・公園の一体性と分断の懸念	3
	都市環境	土地利用	2 5	・住環境と公園の分断への懸念 ・道路整備の影響と利便性のバランス	1 0	・道路整備の不要性とコストの問題 ・道路整備の影響と利便性のバランス	4
		環境負荷	2 6	・住環境と公園の分断への懸念 ・道路整備の影響と利便性のバランス	1 0	・住環境への影響の懸念 ・道路整備の不要性とコストの問題	3
	文化	生活	コミュニティ	2 7	・地域コミュニティの分断とその影響	6	・道路整備の不要性とコストの問題 ・生活圏の分断と安全性の懸念
学校等			2 7	・通学路の安全性と影響の懸念 ・通学区域の再編	5	・道路整備のコストの問題 ・児童だけではない事故の影響	4
住環境			2 7	・住環境の分断と悪影響の懸念 ・沿道住民への配慮した設計	7	・道路整備の不要性とコストの問題 ・住環境への悪影響の懸念	3
街並み			2 7	・住環境の変化と分断への懸念 ・道路整備の影響と利便性のバランス	5	・道路整備の不要性とコストの問題 ・住環境への影響と説明の必要性	4
歴史		文化財	2 2	・武蔵野の風情と文化財への影響 ・文化財の有無や影響の許容範囲	5	・文化財と道路整備の関係 ・自然環境の文化的価値	1 0
		遺跡等	2 4	・遺跡と自然環境の保全 ・崖線部の開発済みの住宅地	5	・遺跡や文化財と道路整備の関係 ・自然環境の文化的価値	8

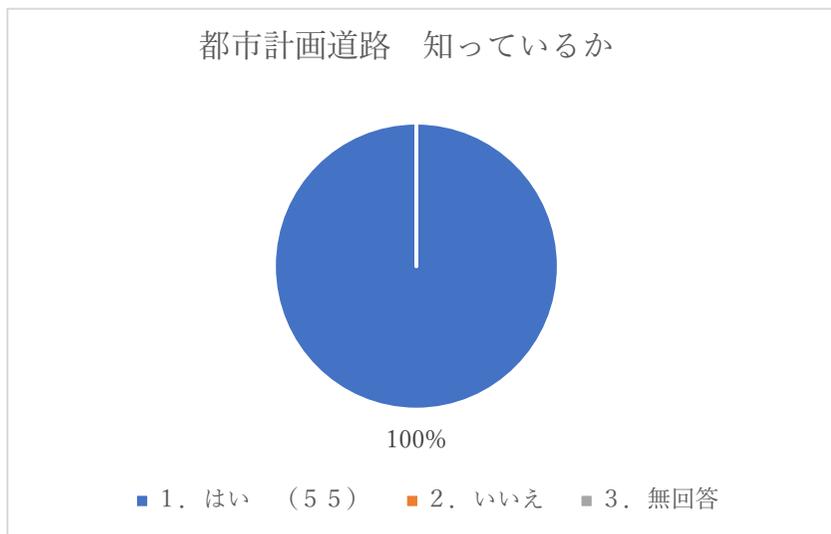
■基礎情報：2路線沿線関係住民（小金井都市計画道路3・4・11号線） 回答数 55



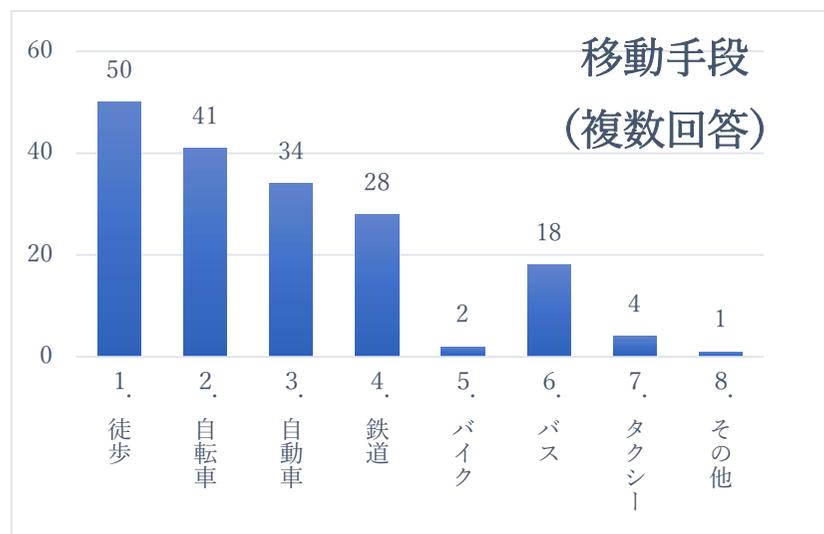
・70歳以上の回答が多かった。50歳未満の回答は20%以下であった。



・20年未満、50年以上の回答が多かった。



・回答者全員が対象の都市計画道路を知っていた。



・主な移動手段は、徒歩が多かった。
・次いで、自転車、自動車の利用が多かった。

(イ) 2路線沿線関係住民（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・主な意見の視点

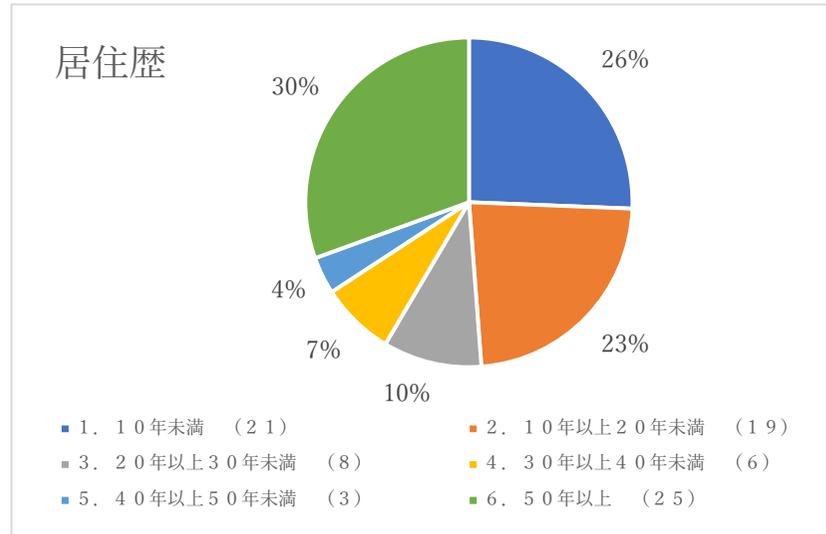
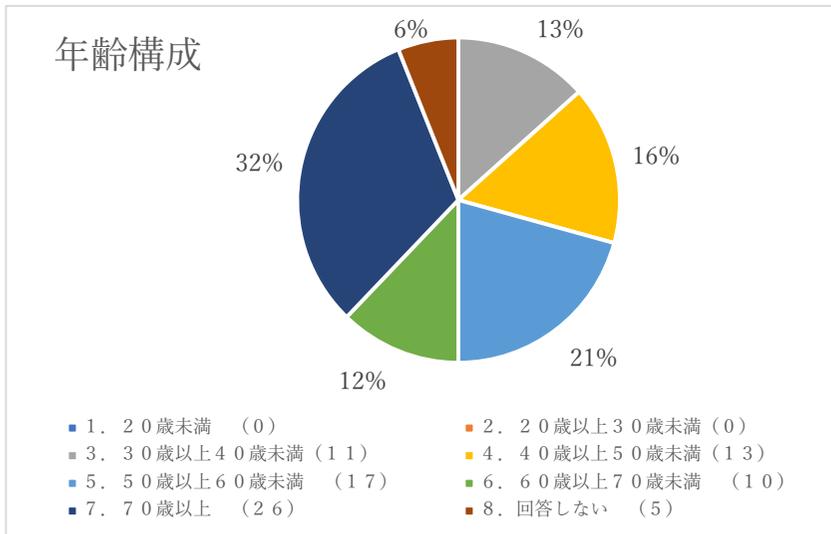
評価項目		適切		不適切		その他
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	24	・交通改善による利便性向上 ・渋滞緩和と安全性の向上	40	・既存道路の維持改良 ・住環境への懸念	3
	周辺道路の交通渋滞の解消	23	・渋滞解消の効果 ・渋滞回避による住宅地への影響	40	・交通量の減少 ・渋滞解消の効果に疑問	3
	生活道路への通過車両の進入	22	・生活道路の安全性向上 ・通過車両の減少	38	・騒音と交通量への懸念 ・既存道路の整備の優先性	7
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	23	・歩道と自転車道の整備の必要性 ・生活道路の安全性向上	36	・住環境への懸念 ・既存道路の整備の優先性	7
防災機能	消防活動困難地域の解消	26	・災害時の安全性 ・緊急車両の通行の確保	28	・消防活動困難地域の解消に対する疑問 ・既存道路の維持改良	5
	電線類地中化による安全性の向上	23	・電線類の地中化による安全性の向上 ・広い道路と土地の有効活用の重要性	31	・電線類の地中化に対する疑問 ・既存道路の整備の優先性	6
	延焼の防止	20	・火事対策として道路拡大の必要性 ・他地域への理解促進の重要性	16	・延焼防止効果に対する疑問 ・燃えにくいまちづくりの重要性	3
	震災時の避難路の不足	22	・避難路の必要性 ・狭い路地のリスクへの配慮	35	・避難路の確保への疑問 ・既存道路の整備の優先性	3
	避難場所等へのネットワーク確保	21	・道路計画の効果 ・他地域への理解促進の重要性	32	・既存道路の維持改良 ・避難所へのアクセスへの疑問	6
	救急医療活動の支援	23	・救急車の通行路確保の必要性 ・他地域への理解促進の重要性	31	・既存道路の整備の優先性 ・救急医療活動の効果への疑問	6
	土砂災害警戒区域	21	・野川の土砂災害対応策の重要性 ・周知の必要性	32	・土砂災害の危険性への懸念 ・既存道路の維持改良	7
空間機能	景観形成	17	・はけの道の景観維持の重要性 ・自然への配慮	35	・自然環境と景観の保護 ・道路整備の不要性とコスト問題	6
	都市緑化	13	・環境負荷対策と緑化の重要性 ・心地良い街路樹整備の効果	39	・自然環境と景観の保護 ・街路樹設置の懸念	7
	環境負荷の低減	15	・信号のない道路整備の効果 ・車の減少による効果	41	・費用対効果への疑問 ・環境負荷や騒音増加への懸念	4
	文化的資源の保全、活用、地域活性	17	・景観と自然への配慮 ・野川へのアクセス改善	35	・住環境の保全 ・自然環境への懸念	6

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		適切		不適切		その他	
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数	
環境	国分寺崖線 (はげ)	緑化	30	・緑地の保護と影響の検証 ・樹木の維持管理と影響の検証	17	・現状維持の重要性 ・環境への影響の検証	5
		湧水	33	・湧水と自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証	13	・湧水の保護 ・湧水への影響の検証	6
		景観	28	・景観保護への影響の検証 ・樹木の維持管理と影響の検証	18	・現状維持と自然環境の保護 ・緑地分断と動物の移動阻害への懸念	6
		地形	31	・道路整備による影響の検証 ・自然地形の保護	15	・地形と景観の保護 ・地形への影響の検証	6
	野川	生物	31	・生態系と自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証	16	・現状維持と自然環境の保護 ・生態系への影響の検証	6
		親水	30	・道路整備による影響の検証 ・現状維持の重要性	18	・現状維持と自然環境の保護 ・親水への影響の検証	5
		景観	31	・武蔵野の貴重な景観の保護 ・道路整備による影響の検証	16	・現状維持と自然環境の保護 ・景観悪化への影響の検証	6
		水量／治水	33	・治水と浸水被害の検証 ・現状維持の重要性	12	・水量減少や浸水増加への懸念 ・湧水や雨水の管理の必要性	8
	公園	生物	29	・自然環境と生態系の保護 ・道路整備による影響の検証	17	・生態系への影響 ・生態系への影響の検証	5
		景観	29	・景観の保護 ・道路整備による影響の検証	18	・現状維持と自然環境の保護 ・景観悪化への影響の検証	4
		機能	28	・自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証	17	・道路整備の不要性とコスト問題 ・自然環境の保護	6
	都市環境	土地利用	30	・道路整備による影響の検証 ・住環境の保全	15	・道路整備の不要性とコスト問題 ・道路整備の影響と利便性のバランス	6
		環境負荷	33	・住環境の保全 ・道路整備による影響の検証	15	・道路整備の不要性とコスト問題 ・住環境の影響への懸念	5
	文化	生活	コミュニティ	29	・地域コミュニティ分断への懸念 ・コミュニティの維持の重要性	14	・地域コミュニティ分断への懸念 ・住環境の影響への懸念
学校等			32	・通学環境の悪化への影響 ・交通事故増加の危険性への懸念	13	・通学路の分断と安全性への懸念 ・通学環境の悪化への影響	6

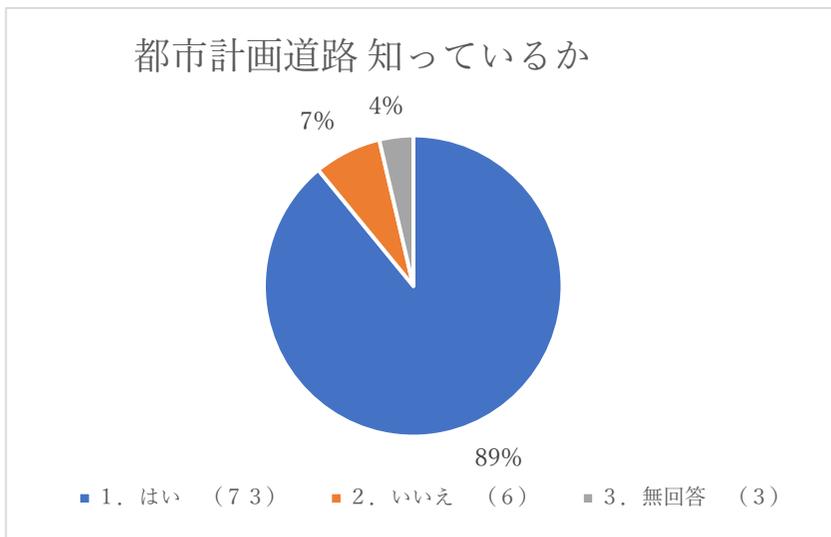
文化	生活	住環境	3 5	・住環境の影響への懸念 ・道路整備による影響の検証	1 3	・住環境の影響への懸念 ・道路整備の不要性とコスト問題	4
		街並み	3 4	・街並みと住環境の分断への懸念 ・道路整備による影響の検証	1 4	・住環境の影響への懸念 ・道路整備の不要性とコスト問題	4
		生産緑地	3 2	・道路整備による影響の検証 ・野菜の供給や環境保護の重要性	1 3	・道路整備による影響への懸念 ・現状維持と地場産物の利用	6
	歴史	文化財	2 9	・文化財の保護 ・道路整備による影響の検証	1 5	・文化財の保護 ・自然環境の文化的価値	4
		遺跡等	2 9	・道路整備による影響の検証 ・遺跡と自然環境の保全	1 4	・遺跡の保護 ・自然環境の文化的価値	5
		地域資源	2 9	・道路整備による影響の検証 ・武蔵野の風情の保全	1 5	・地域資源の保護 ・自然環境の文化的価値	4

■基礎情報：2路線沿線関係住民（小金井都市計画道路3・4・1号線） 回答数 82

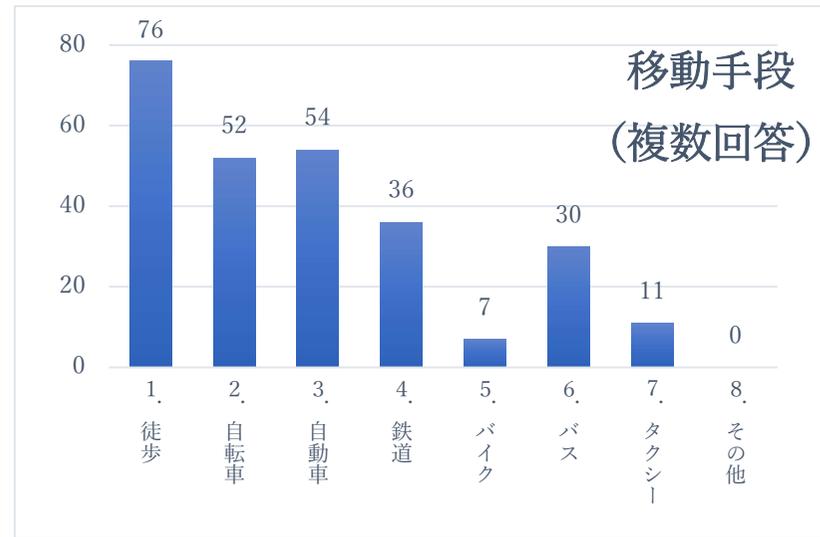


- ・70歳以上の回答が多かった。
- ・30歳以上の世代から回答が幅広くあった。

- ・20年未満、50年以上の回答が多かった。



- ・都市計画道路を知っている人が9割程度であった。



- ・主な移動手段は、徒歩が多かった。
- ・次いで、自動車、自転車の利用が同じ位多かった。

(7) 2路線沿線関係住民（沿線の周辺住民（抜け道））

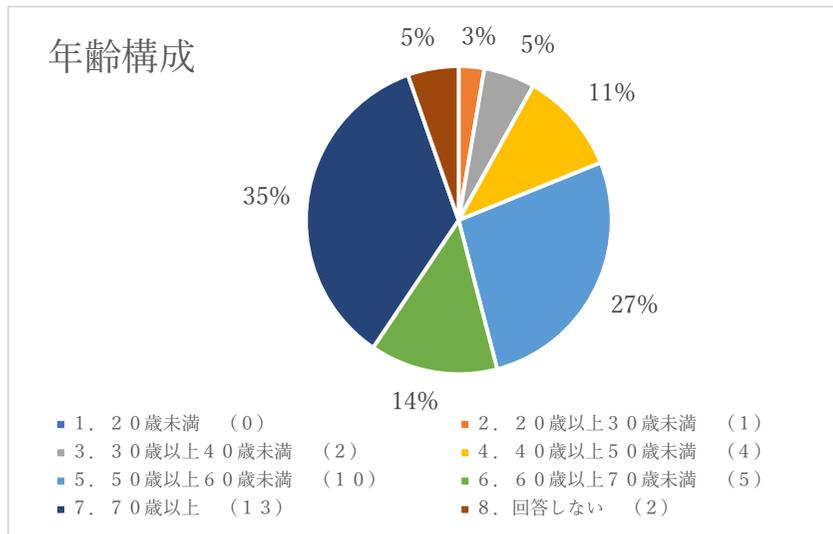
■必要性（整備による効果の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		適切		不適切		その他
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	1 2	・道路のアクセス	7	・既存道路の維持改良	3
	周辺道路の交通渋滞の解消	9	・渋滞解消の効果	9	・渋滞解消の効果の疑問	4
	生活道路への通過車両の進入	1 0	・生活道路の安全性	9	・現状維持と通過道路の安全性	3
	交通結節点へのアクセス性の向上	1 3	・アクセス性の向上	7	・アクセス性の向上に対する疑問	2
	公共交通不便地域の解消	1 3	・公共交通の必要性	7	・既存の公共交通の充実	2
	歩行者自転車での安全で円滑な移動支援	1 2	・歩道や自転車ゾーンの整備の必要性 ・交通規制を守る必要性	7	・既存道路整備の優先性 ・生活道路の安全性	3
防災機能	消防活動困難地域の解消	1 4	・緊急時のアクセス改善	6	・消防活動困難地域の解消に対する疑問	2
	電線類地中化による安全性の向上	1 2	・電線類の地中化による安全性の向上	6	・現状維持と自然環境の保護	4
	延焼の防止	1 3	・延焼の防止による安全性の向上	5	・延焼防止効果に対する疑問	3
	震災時の避難路の不足	1 3	・避難路の必要性	4	・既存道路の維持改良	4
	避難場所等へのネットワーク確保	1 3	—	3	・現状維持	6
	救急医療活動の支援	1 3	・救急隊員の意見の重要性	5	・現状維持	4
	土砂災害警戒区域	1 2	・大雨時の対応の必要性	6	・土砂災害対策に対する疑問	4
空間機能	景観形成	9	・景観の重要性	7	・現状維持と自然環境の保護	3
	都市緑化	1 0	・緑化の必要性	6	・現状維持と自然環境の保護	3
	環境負荷の低減	8	・交通と安全のバランス	8	・道路整備による環境負荷の懸念	3
	文化的資源の保全、活用、地域活性化	1 0	・自然環境の保護	7	・道路の効果と必要性への疑問	2

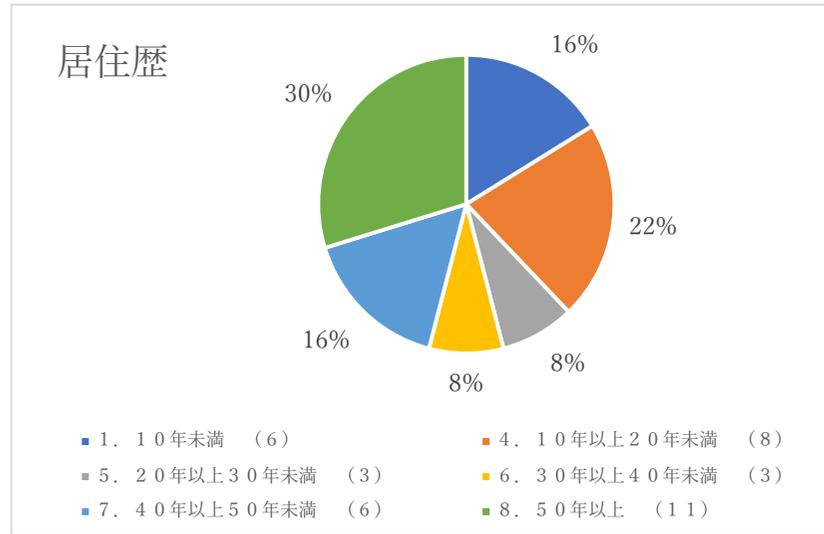
■合理性（整備による影響の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		適切		不適切		その他	
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数	
環境	国分寺崖線 (はけ)	緑化	1 1	・緑地の保護と影響の検証	8	・緑地面積の減少と現状維持の重要性	3
		湧水	9	・湧水と自然環境の保護	9	・道路整備による影響への懸念	4
		景観	1 1	・道路整備による影響の検証	8	・道路整備による影響への懸念	3
		地形	1 0	・道路整備による影響の検証	9	・現状維持と自然環境の保護	4
	野川	生物	1 1	・生態系と自然環境の保護	9	・生態系への影響の検証の重要性	2
		親水	1 1	・親水空間と水辺環境の保護	7	・現状維持と自然環境の保護	4
		景観	9	・道路整備による影響の検証	7	・現状維持と自然環境の保護	6
		水量/治水	1 0	・治水と浸水被害の検証	8	・治水と水量の変化の検証	4
		自然再生事業	1 0	・道路整備による影響の検証	8	・道路整備による影響への懸念	4
	公園	生物	9	・道路整備による影響の検証	6	・道路整備による影響への懸念	2
		景観	9	・景観と自然保護の重要性	6	・景観と自然保護の重要性	4
		機能	9	・公園の分断への懸念	7	・道路整備による影響への懸念	3
	都市環境	土地利用	8	・住環境と公園の分断への懸念	6	・現状維持と自然環境の保護	4
		環境負荷	7	・道路整備による影響の検証	1 1	・住環境への影響への懸念	1
文化	生活	コミュニティ	7	・地域コミュニティの分断への懸念	4	・現状維持	5
		学校等	8	・通学路の安全性と影響への懸念	6	・交通量の増加と安全性への懸念	3
		住環境	8	・住環境の変化と安全性への懸念	7	・住環境の変化と説明の必要性	2
		街並み	7	・道路整備の影響と利便性のバランス	5	・現状維持と自然環境の保護	5
		生産緑地	8	・現状維持と自然環境の保護	5	・現状維持と自然環境の保護	3
	歴史	文化財	9	・文化財を次世代に継承	7	・文化財と道路整備の必要性	2
		遺跡等	9	・道路整備による影響の検証	7	・自然環境の文化的価値	2
		地域資源	8	・現状維持と地域資源の保護	8	・自然環境の文化的価値	2

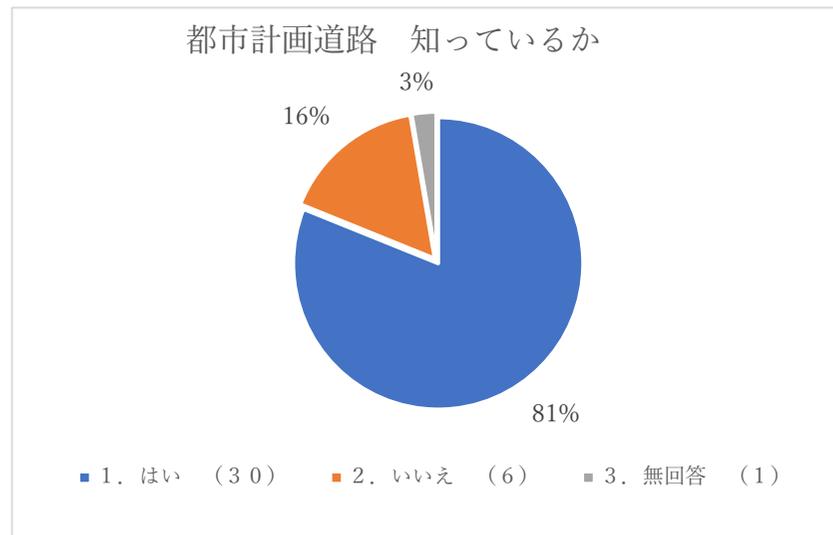
■基礎情報：2路線沿線関係住民（沿線の周辺住民（抜け道）） 回答数 37



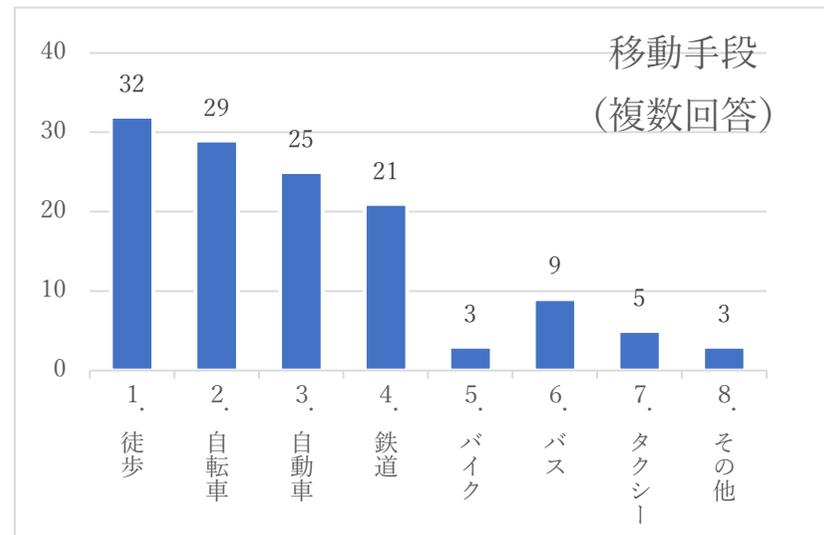
・70歳以上および50歳以上60歳未満の回答が多くあった。



・20年未満、50年以上の回答が多かった。



・都市計画道路を知っている人が8割程度であった。



・主な移動手段は、徒歩が多かった。
 ・次いで、自転車、自動車、鉄道の順で利用が多かった。

(エ) 近隣の学校関係者

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		適切		不適切		その他
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	6	・道路整備の効果に疑問	3	・自然環境の保護 ・既存道路の活用	1
	周辺道路の交通渋滞の解消	6	・渋滞解消の効果	2	・自然環境の保護	2
	生活道路への通過車両の進入	4	—	4	・交通規制を守る必要性 ・通過車両の減少に疑問	2
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	4	—	4	・時間短縮の必要性	2
防災機能	消防活動困難地域の解消	5	—	3	・既存の公共交通で対応	2
	電線類地中化による安全性の向上	7	・道路整備の効果	1	・道路整備の効果	3
	延焼の防止	7	・道路整備の効果	1	・既存道路の維持改良	0
	震災時の避難路の不足	5	・電線地中化による景観と安全性向上	1	・電線類地中化による効果	2
	避難場所等へのネットワーク確保	4	—	1	・延焼防止効果に対する疑問	3
	救急医療活動の支援	5	—	2	・現状で対応	1
	土砂災害警戒区域	5	—	2	・現状で対応	1
空間機能	景観形成	5	—	1	・時間短縮に疑問	2
	都市緑化	6	・防災機能の必要性和規模の検証	2	・道路整備による影響への懸念	0
	環境負荷の低減	3	—	6	・自然や地域性を損ねない景観形成	1
	文化的資源の保全、活用、地域活性	5	・都市部での緑化と適切な維持管理	4	・現状維持	1

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		適切		不適切		その他	
		件数	主な意見の視点	件数	主な意見の視点	件数	
環境	国分寺崖線 (はけ)	緑化	4	・緑地面積の減少への配慮	4	・緑地面積の減少に対する影響	0
		湧水	4	・雨水浸透への影響	3	・道路整備による影響への懸念	1
		景観	5	・生態系への影響を懸念	3	・景観保護のため別ルートを検証	0
		地形	4	・地形変更による影響の懸念	2	・地形変更による影響の懸念	2
	野川	生物	6	・道路整備による自然環境への影響	3	・道路整備による生物への影響	0
		親水	6	・現状維持と水辺空間の促進	3	・現状維持	1
		景観	5	・現状維持と景観の保護	4	・現状維持と景観の保護	1
		水量／治水	5	・水の影響への懸念	4	・水質・水量の影響への懸念	1
		自然再生事業	6	・生物の影響への懸念	4	・自然環境への影響の検証	0
	公園	生物	4	・生態系の影響への懸念	3	・生態系や水量の影響への懸念	0
		景観	4	・自然公園内の景観保護の重要性	3	・景観保護の重要性	0
		機能	4	・工事の影響への懸念	3	・公園利用の影響への懸念	0
	都市環境	土地利用	4	—	1	・自然環境の損失への懸念	2
		環境負荷	4	・交通量増加の影響への懸念	2	・住環境の変化への懸念	1
文化	生活	コミュニティ	5	・住環境の変化への懸念	3	・住環境の分断への懸念	2
		学校等	6	・通学路の安全性の検証	3	・通学路の安全性への懸念	1
		住環境	6	・交通量増加による住環境の悪影響への懸念	3	・住環境悪化と生活障害の懸念	1
		街並み	5	・地域的景観の重要性	2	・自然景観の影響への懸念	3
		生産緑地	5	・生産緑地の影響の検証	2	・農地の影響への懸念	3
	歴史	文化財	4	・文化財の価値の継承	3	・はけ周辺の環境保護の重要性	0
		遺跡等	4	・神社仏閣への影響の懸念	2	・神社仏閣への影響の懸念	1
		地域資源	4	・道路整備の影響の懸念	3	・地域資源の文化的価値	0

(2) 野川・調節池（都立公園周辺）利用者ヒアリング

優先整備路線に関する検証について、野川・調節池（都立公園周辺）利用者にヒアリングを行った。

■日時

- ・令和6年10月15日（火） 10:00～12:00 回答数／調査数 7組／8組
- ・令和6年10月16日（水） 6:30～ 8:30 回答数／調査数 8組／9組
- ・令和6年10月16日（水） 14:00～16:00 回答数／調査数 12組／14組
- ・令和6年10月19日（土） 10:00～12:00 回答数／調査数 30組／42組

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目・主な意見の視点

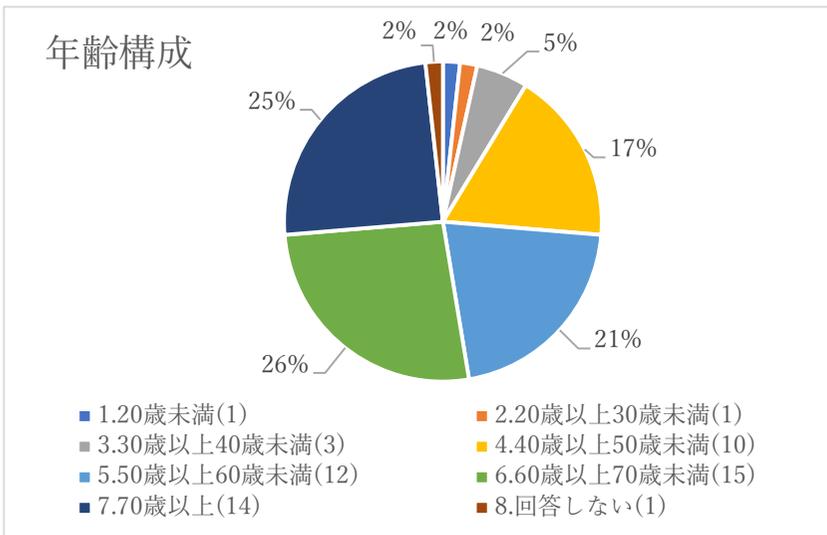
評価項目		主な意見の視点
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・道路のアクセス ・防災上の必要性 ・渋滞解消の効果 ・交通量減少への疑問 ・生活道路の安全性 ・住民の利便性の向上 ・道路整備の必要性 ・歩道、自転車道の整備
	周辺道路の交通渋滞の解消	
	生活道路への通過車両の進入	
	交通結節点へのアクセス性の向上	
	公共交通不便地域の解消	
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	
防災機能	消防活動困難地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の効果 ・道路整備の必要性
	電線類地中化による安全性の向上	
	延焼の防止	
	震災時の避難路の不足	
	避難場所等へのネットワーク確保	
	救急医療活動の支援	
	土砂災害警戒区域	
空間機能	景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性と景観保護のバランス ・自然環境と住環境の保護
	都市緑化	
	環境負荷の低減	
	文化的資源の保全、活用、地域活性	

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目・主な意見の視点

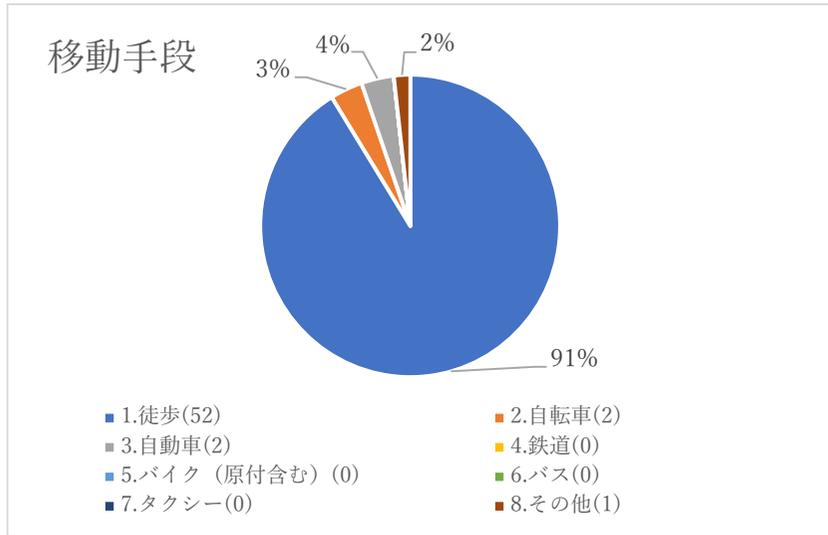
評価項目		主な意見の視点	
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地の保護と影響の検証 ・湧水と自然環境の保護 ・景観と生態系の保護
		湧水	
		景観	
		地形	
	野川	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・生態系と自然環境の保護 ・親水空間と水辺環境の保護
		親水	
		景観	
		水量／治水	
	公園	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備の利便性と影響 ・生態系と自然環境の保護 ・景観と自然保護の重要性
		自然再生事業	
		景観	
		機能	
	都市環境	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備の影響と利便性のバランス ・住環境への影響の懸念
環境負荷			

文化	生活	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・住環境の変化 ・通学路の再編
		学校等	
		住環境	
		街並み	
	歴史	文化財	—
		遺跡等	

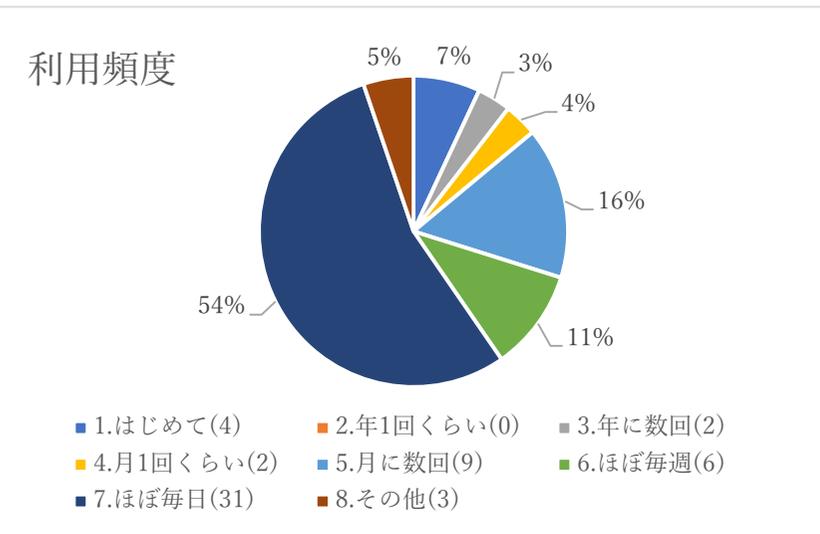
■ 基礎情報 ※ 基礎情報については、複数人から聞き取りの場合、代表者からの回答を基に作成。



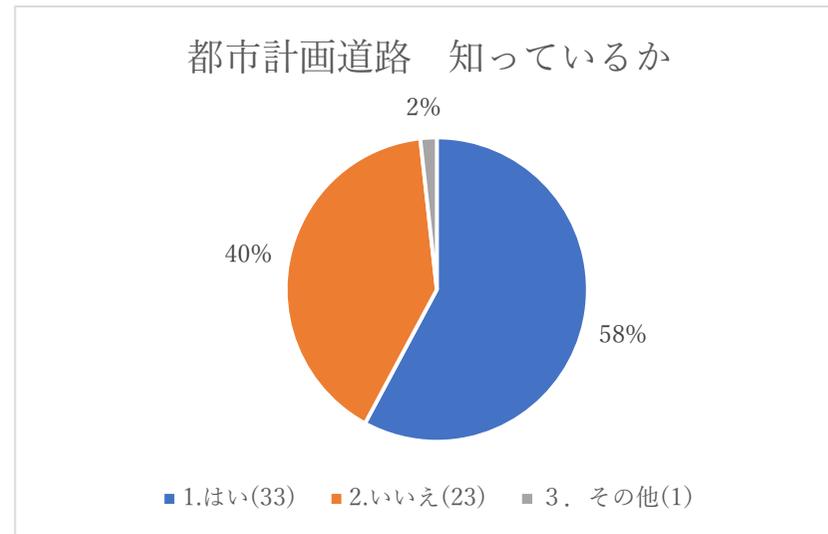
- ・ 30歳以下の回答が少なかった。
- ・ 40歳以上の世代の幅広く意見を確認できた。



- ・ 徒歩による利用者が多かった。
- ・ 電車、バス、バイク、タクシーによる利用者からの回答がなかった。



- ・ ほぼ毎日利用する利用者からの回答が半数程度あった。
- ・ 月に1回以下の利用者からの回答は少なかった。



- ・ 知っているという利用者のほうが多かった。

(3) 団体ヒアリング

ア ヒアリング期間：令和6年10月3日（木）から同年11月14日（木）まで

イ ヒアリング協力要請団体数：49団体

■必要性（整備による効果の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		主な意見の視点
交通機能	道路ネットワーク機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・道路のアクセス ・既存道路整備の優先性 ・生活道路の安全性 ・渋滞解消の効果 ・渋滞解消の効果に疑問 ・交通量の減少 ・既存道路の維持改良 ・通過車両の増加に対する懸念 ・生活道路の安全性 ・影響の検証 ・生活道路の安全性 ・新しい道路の安全性に対する懸念 ・歩道の整備 ・歩車分離できる道路の必要性 ・自転車道の整備
	周辺道路の交通渋滞の解消	
	生活道路への通過車両の進入	
	交通結節点へのアクセス性の向上	
	公共交通不便地域の解消	
	歩行者自転車の安全で円滑な移動支援	
防災機能	消防活動困難地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・消防活動困難地域の解消に対する疑問 ・道路整備による影響と緊急時のアクセスのバランス ・延焼防止効果に対する疑問 ・住環境の変化への影響 ・避難路の不足に対する疑問 ・避難場所等へのネットワーク確保に対する疑問 ・住環境への影響の懸念 ・土砂災害に対する疑問 ・道路整備による影響の検証
	電線類地中化による安全性の向上	
	延焼の防止	
	震災時の避難路の不足	
	避難場所等へのネットワーク確保	
	救急医療活動の支援	
	土砂災害警戒区域	
空間機能	景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ・景観の重要性と美化の必要性 ・街並み保全の必要性 ・地域の魅力のアピール ・坂上と坂下の文化を結ぶ役割
	都市緑化	
	環境負荷の低減	
	文化的資源の保全、活用、地域活性	

■合理性（整備による影響の視点）の評価項目・主な意見の視点

評価項目		主な意見の視点	
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地の保護と影響の検証 ・湧水と水源の保護 ・生態系と自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証と現状維持の重要性
		湧水	
		景観	
		地形	
	野川	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・生態系と自然環境の保護 ・親水空間と水辺環境の保護 ・道路整備による影響の検証と現状維持の重要性
		親水	
		景観	
		水量／治水	

環境	公園	生物	<ul style="list-style-type: none"> ・生態系と自然環境の保護 ・道路整備による影響の検証 ・景観と自然環境の重要性 ・活動団体による動植物調査の活用 	
		自然再生事業		
		景観		
		機能		
都市環境		土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・住環境と公園の分断の懸念 ・道路整備による影響への懸念 	
		環境負荷		
文化	生活	コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティの活性化 ・通学路の安全性と影響の懸念 ・防災上の必要性 ・周辺住民への配慮した設計 ・道路整備の影響と利便性のバランス 	
		学校等		
		住環境		
		街並み		
	歴史		文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野の風情と文化財への影響 ・文化財の有無や影響の許容範囲
			遺跡等	

3 一般社団法人都市計画コンサルタント協会の専門家による意見

(1) 概要

- ・全3回（令和6年8月1日、同年9月11日、同年11月19日）
- ・都市計画、まちづくり上の現状及び問題（①検証方法・項目・内容、②重層的な要素の評価方法、③検証における市民参加・意向調査の進め方、④新しい視点の評価への反映）について、方法・考え方・表現方法の助言を得た。

(2) 協会の意見

ア 道路が有する機能及び役割を勘案して、総合的・段階的に検証を行うことが重要

道路は都市交通を担う最も基本的な都市施設であるが、交通処理機能だけでなく、空間機能、市街地形成機能を有している。道路計画に当たっては、都市の目指すべき将来像との関係を踏まえて、総合的、一体的な観点から計画される必要がある。価値観の多様化により道路に求められる機能も多様化していることから、アクティビティ等にも着目が必要

イ 道路が有する多様な機能の客観的評価には、AHP法（階層分析法）が有効

道路が有する機能は大きく交通処理・空間・市街地形成に区分できるが、それらの機能は更に細区分され、非常に多様な要素で構成されている。これらの要素を指標化しAHP法（階層分析法）による評価を試みていることは、個別路線の検証でも有効であると言える。

検証に当たって、小金井市では局面に応じた主体の分担、使い分けがなされている。これらの分担は検証の正確性を担保する上でも有効と考えられる。

・現状評価と意向

→ アンケートによる幅広い市民意見

・AHP法（階層分析法）による階層化

→ 行政職員による専門的な検討

・AHP（階層分析）における要素の重みづけ

→ 経験豊富な行政職員及び地域代表による評価の幾何平均

ウ 検討過程からの市民参加に加え、東京都及び近隣自治体との連携が必須

道路計画を見直すか否かにかかわらず、代替案の検討及びまちづくりを進めていくためには、市民の理解及び協力は必須となる。情報発信を行いながら、検討過程からの市民参加による住民合意形成並びに東京都及び近隣自治体との連携が必要である。本検証結果を踏まえて、今後の検討作業を進めることが望ましい。

第2章 検証に係る参考資料（案）

本編で実施した評価の根拠等について、次のとおり参考資料として示す。

1 小金井都市計画道路3・4・11号線の必要性及び合理性（案）

(1) 小金井都市計画道路3・4・11号線の必要性（整備による効果の視点）の評価案

評価項目／評価の視点	
評価（①現状／②分析／③代替・軽減策）	根拠等（資料／データ／ヒアリング・アンケート結果）
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	
<p>①現状：隣接する府中3・4・16号線に接続する路線である。東八道路から人見街道までは府中市が整備中であり、用地一期区間は用地取得率98%、用地二期区間は用地取得率92%となっている。また、人見街道から甲州街道までは完成済みとなっている。</p> <p>②分析：小金井市から南へ（府中市・調布方面）向かうルートについては、市内では小金井街道及び新小金井街道となり、隣接する三鷹市では天文台通りとなるため、副次拠点である東小金井駅周辺から南に向かう場合は東西のどちらかに迂回する必要がある。</p> <p>③代替・軽減策：府中市で整備中の府中3・4・16号線に接続するには、生活道路である市道第573号線（二枚橋の坂の通り）を利用する必要があるが、警備員の配置、時間規制、西武多摩川線高架下における幅及び高さの規制等、通行上課題があるため、代替することは難しい。また、東町一丁目の市道第437号線（西武多摩川線の東側の通り）を通行するとした場合、西武多摩川線踏切からの右折禁止があり通行上支障があること及び地元住民との覚書があるため、代替することは難しい。</p>	<p>①府中市議会会議録（令和6年9月総務委員会記録）</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料（東京都／令和2年2月、令和6年11月）</p> <p>①③小金井市都市計画道路の整備状況</p>
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	
<p>①現状：小金井街道の前原坂上交差点では、既に交差点改良事業が完了しているが、交通渋滞（前原坂上交差点を起点として小金井街道南側）が発生している。なお、国土交通省の交通量調査では前原坂上交差点が主要渋滞箇所として選定されている。車両登録台数においては、減少していることが確認できる。（車両数統計によると令和5年度時点の車両登録台数は、小金井市は24,632台であり都内全体で3,067,559台となっている。平成30年度では、小金井市は24,830台であり、都内全体で3,132,407台となっている。平成25年度では、小金井市は25,653台であり、都内全体で3,183,817台となっている。）</p> <p>②分析：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ており、整備により渋滞緩和が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：ソフト的な渋滞緩和策（信号機制御による渋滞の解消）が考えられるが、現在、警視庁は交通管制センターで信号機を制御している。信号機は面的に制御するため調整幅があり、効果は限定される。</p>	<p>①②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料（東京都／令和2年2月、令和6年11月）</p> <p>①全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省ホームページ）</p> <p>①国土交通省ホームページ</p> <p>③警視庁ホームページ</p> <p>③団体ヒアリング</p>

交通機能	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	<p>①現状：生活道路を車両が通過しており、二枚橋の坂を通行する通過車両の割合は60%、みはらし坂を通行する通過車両の割合は48%である。</p> <p>②分析：連雀通りから東八道路への抜け道又は小金井街道の渋滞回避が目的の車両は、当該路線の整備により、通過車両は減少すると考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：東町一丁目の市道第437号線（西武多摩川線の東側の通り）の通行はこれまでの経過等から難しいと考えられる。</p> <p>また、市道第573号線（二枚橋の坂の通り）の拡幅は、都市計画道路ではないことから、拡幅する根拠がないため、沿道権利者の任意の協力を得て拡幅することは難しい。なお、当該道路は既に時間帯交通規制、交通誘導員の配置、交差点点滅灯の設置等もされており、更なる安全対策は難しい。</p>	<p>①小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料（東京都／令和2年2月）、通過車両の調査（通過車両の割合／平成30年東京都調査）</p>
	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	<p>①現状：交通結節点である駅及びバスターミナルは、市内では、武蔵小金井駅、東小金井駅及び新小金井駅がある。また、計画道路周辺の交通結節点である東小金井駅及び新小金井駅から最寄りのICは府中スマートIC（約7.5km）、調布IC（約6.1km）となっている。</p> <p>②分析：市内から最寄りのICである府中スマートIC及び調布ICへの旅行時間の短縮が期待できる。特に、交通結節点である東小金井駅から府中スマートICへの混雑時旅行時間は、整備前（25分）と整備後（16分）で約36%（約9分）短縮されることが期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①ルート検索</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「6本路線の整備効果（混雑時旅行時間の変化）」（東京都／令和2年2月）</p>
	公共交通不便地域／公共交通不便地域解消への貢献の可能性	<p>①現状：東町五丁目は、高齢者の割合が市内でも高い。令和5年4月のCOCOバス再編後、市内のほとんどが公共交通でカバーされている。東町五丁目の一部区域では公共交通不便地域は残っているものの、おおむね改善されている。一方、東小金井駅から武蔵境駅までの路線バスの廃止も令和6年12月に予定されている。また、時間規制により、許可証がない場合には、タクシーが自宅前まで送迎できない。</p> <p>②分析：整備により、民間バス路線、コミュニティバス路線の走行空間の確保につながる。しかし、民間バス事業者の人材不足及び収益性等の課題があり不明である。道路整備により、タクシーでの送迎が可能となる区間がある。</p> <p>③代替・軽減策：高齢者送迎ボランティア、高齢者タクシー利用補助等による代替が考えられるが、現時点では不明である。</p>	<p>①公共交通空白地域（(株)ケー・シー・エス調査／令和6年11月）</p> <p>①東町五丁目の老年人口構成 65歳以上 24.3%（市内平均21.7%）</p> <p>①COCOバス運行ガイドライン（令和4年8月）</p> <p>①京王バスホームページ</p> <p>②団体ヒアリング</p> <p>③関係部局ヒアリング</p>
	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	<p>①現状：過去5年間（令和元年～令和5年）で市道第573号線（二枚橋の坂の通り）沿道において、7件（内訳：令和元年1件、令和2年0件、令和3年1件、令和4年2件、令和5年3件）の負傷事故が記録されている。幅員5.5m未満の道路における歩</p>	<p>①警視庁交通事故マップ（事故状況別マップ）（警視庁ホームページ）</p> <p>①生活道路における安全確保（国土交通省）</p>

交通機能	<p>行者・自転車乗用中の死傷者数が占める割合は、幅員5.5m以上の道路の約1.8倍とのデータがある。</p> <p>②分析：道路整備により生活道路への通過交通の進入を抑制し、地域の安全性向上が期待できる。当該路線は、自転車ネットワーク（都道）と位置付けられている。さらに、当該路線の連雀通り以北は既に整備が進んでおり、小金井公園、東小金井駅及び武蔵野公園を結ぶ路線として自転車ネットワークの観点から整備効果は高い。また、勾配を抑えた道路整備により、バリアフリーに係る整備効果が高い。</p> <p>③代替・軽減策：市道第573号線（二枚橋の坂の通り）の拡幅は、都市計画道路ではないため、拡幅する都市計画上の根拠がないため、沿道権利者の任意の協力を得て拡幅することは難しい。なお、当該道路は既に時間帯交通規制、交通誘導員の配置、交差点点滅灯の設置等もされており、更なる安全対策は難しい。</p>	<p>②高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第25条に基づく「小金井市バリアフリーのまちづくり基本構想」（平成20年3月）</p> <p>②東京都自転車走行空間整備推進計画（令和3年5月）</p>
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		
防災機能	<p>①現状：国分寺崖線（はげ）により東町五丁目の消防活動に一方偏集（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。火災時には複数の消防署からポンプ車が出動する。当該地域は、消火活動困難度ランク危険度ランクが3となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消防活動は、道路が混雑していれば迂回する等様々なルートで行われる。また、消防団の車両（2t車）は道路の幅員が狭くても活動は可能であるが、消防署の4t車は広い道路の方が活動しやすい。消防団等では、現況に応じて、現場へのルート及び消火栓の位置に応じた体制で消火活動を行っている。道路整備を行う場合は、消火栓の新設等の検討が必要である。 <p>②分析：路線整備による消防拠点から東町五丁目に到達する時間の変化は、府中消防署朝日出張所では17分→7分となる。消防隊の進入経路が東八道路側からも確保され、一方偏集が解消される。災害にはハード・ソフト一体となった総合的な対策が必要となるが、ハード面から一定の効果が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：既存道路の拡幅が考えられるが、法的な根拠がなく任意の協力を得ることは難しいと考えられる。</p>	<p>①②団体ヒアリング</p> <p>①東京都の地震時における地域別延焼危険度測定（第10回）（東京消防庁／令和2年3月）</p>
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		
	<p>①現状：当該路線周辺は電線類地中化されていない。</p> <p>②分析：無電柱化の対象地域になっている。当該路線の計画幅員は18mであり、併せて電線類を地中化することにより、道路閉塞のリスクを小さくでき、緊急車両等の救助・救助活動に寄与し防災性向上が期待できる。災害時にはハード・ソフト一体となった総合的な対策が必要となるが、ハード面から一定の効果が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：既存道路では電線類地中化のための空間の確保が困難である。</p>	<p>②東京都無電柱化推進条例（平成29年東京都条例第58号）</p> <p>②無電柱化加速化戦略（東京都／令和3年2月）</p> <p>②東京都無電柱化計画（東京都／令和3年6月）</p>

延焼の防止／延焼遮断帯の位置付けの有無	
<p>①現状：東町五丁目は大部分が第一種低層住居専用地域で、建築基準法（昭和25年法律第201号）第22条の指定区域となっている。また、連雀通り沿いが第一種中高層住居専用地域で、準防火地域となっている。木造住宅密集地域には指定されていない。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。</p> <p>②分析：幅員18mの道路では、沿道30mの不燃化率（※）60%以上で、延焼遮断帯の機能が発揮される。</p> <p>※不燃化率＝（耐火建築物の建築面積＋準耐火建築物の建築面積×0.8）÷（全建築物の建築面積）×100%</p> <p>③代替・軽減策：西武多摩川線の線路敷地による代替が考えられるが、延焼遮断帯は幅員と沿道建築物の不燃化率によって機能するため、西武線沿線が不燃化される必要がある。2.7m以上の部分は施設そのものが延焼遮断帯として機能を発揮するため、一部代替が期待できる。</p>	<p>①②③防災都市づくり推進計画（東京都／令和6年）、小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p>
防災機能	
震災時の避難路の不足／周辺地域の道路幅員の調査	
<p>①現状：当該計画道路に接続する道路幅員を調査したところ、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員8m以上 約8.7% ・幅員6～8m未満 約8.7% ・幅員4～6m未満 約34.8% ・幅員4m未満 約47.8% <p>・当該地域は、地震に関する地域危険度測定調査（第9回）で総合危険度ランクが3となっている。</p> <p>②分析：阪神淡路大震災では、建物等の倒壊に伴う道路閉塞により、幅員4m未満の道路では約73%が、幅員4～6mの道路では約63%が、幅員6～8mの道路では約33%が歩行者も通行が不可となった。このことから、広幅員の道路は必要と考えられる。当該路線は避難路として有効だが、一方で当該道路までの避難の課題は残る。災害時にはハード・ソフト一体となった総合的な対策が必要となるが、ハード面から一定の効果が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：広幅員の道路から避難場所等への既存道路の拡幅が考えられるが、法的な根拠がなく任意の協力を得ることは難しいと考えられる。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>①地震に関する地域危険度測定調査（第9回）（東京都／令和4年）</p> <p>②阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞の関係（国土交通省国土技術政策総合研究所ホームページ）</p>
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	
<p>①現状：当該路線の北端の関野橋交差点付近に、広域避難場所である小金井公園があるが、公園の入口はなく、五日市街道（小金井3・1・6号線）を経由し、小金井公園前交差点が最寄りの小金井公園の入口となる。路線周辺では、一時避難場所として東中学</p>	<p>①小金井市防災マップ（令和4年3月）</p> <p>②小金井市地域防災計画（令和5年3月修正）</p>

	<p>校や南小学校、広域避難場所として武蔵野公園が指定されている。</p> <p>②分析：当該路線は、第一次緊急輸送道路（五日市街道、東八道路）及び第三次緊急輸送道路（連雀通り）と接続し、広域避難場所（小金井公園、武蔵野公園、東京農工大学）、大規模救出救助活動拠点候補地（小金井公園）及び地域内輸送拠点（小金井市総合体育館）へのアクセス性が向上する。</p> <p>③代替・軽減策：緊急輸送道路から避難場所等への経路の既存道路の拡幅が考えられるが、法的な根拠がなく任意の協力を得ることは難しいと考えられる。</p>	
<p>防災機能</p>	<p>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</p> <p>①現状：市内に東京都指定二次及び三次救急医療機関はない。東大通りは市緊急輸送ネットワーク及び東京都緊急輸送道路に指定されていない。</p> <p>②分析：近隣の二次救急医療機関（榊原記念病院：府中市朝日町、杏林大学医学部付属病院：三鷹市新川）及び三次救急医療機関（東京都立多摩総合医療センター：府中市武蔵台）への到達時間が短縮することが考えられる。一方偏集が解消され、府中消防署朝日出張所から出動する救急車の到達時間が短縮することが考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：当該道路を整備する代わりに、市内に救急医療機関を新設することが考えられるが、現実的ではない。</p>	<p>①東京都保健医療局ホームページ</p> <p>①東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（平成28年3月）</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「12 救急医療施設等の到達圏拡大（四次路線全体）」「13 本路線の整備効果（例）」（東京都／令和2年2月）</p> <p>②団体ヒアリング</p>
	<p>土砂災害警戒区域／区域の把握と整備の効果</p> <p>①現状：当該路線周辺では、土砂災害（特別）警戒区域が2箇所（東町五丁目6番（警戒・特別警戒）、東町五丁目3番（警戒））指定されている。また、急傾斜地崩壊危険箇所が2箇所（東町五丁目5番、東町五丁目6番）指定されている。当該路線と東町五丁目5番との距離は約35mである。</p> <p>②分析：当該路線周辺の東町五丁目3番に土砂災害（特別）警戒区域が指定されており、市道第573号線（二枚橋の坂の通り）が閉塞されるおそれがあるため、閉塞された場合の代替道路として機能する。</p> <p>③代替・軽減策：当該路線周辺の東町五丁目3番における土砂災害（特別）警戒区域内の法面保護を行う。</p>	<p>①②小金井市地域防災計画（令和5年3月修正）</p>
<p>空間機能</p>	<p>景観形成／新たな景観形成への貢献</p> <p>①現状：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。</p> <p>②分析：みどりの拠点である武蔵野公園とみどりの軸である国分寺崖線（はげ）及び当該路線がつながり、みどりネットワークが創出される。公園を眺望できる道路として魅力の発信の効果が期待できる。街路樹がみどりの拠点である武蔵野公園のみどりと連続する新たな都市的景観が創出される。</p>	<p>①小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「19 環境・景観に配慮した橋のイメージ案」（東京都／令和2年2月）</p>

	<p>③代替・軽減策：国分寺崖線（はけ）及び武蔵野公園と調和した意匠とし、景観に配慮する。</p>									
	都市緑化／街路樹による都市緑化への貢献									
	<p>①現状：小金井市都市計画マスタープランでは、「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」とある。</p> <p>②分析：公園部分を除く住宅地部分の道路整備による緑化面積は、樹冠投影面積（樹木を真上から見たときの影の面積）の合計では約1,276㎡となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハナミズキを想定した場合：設定樹高5m、設定植栽間隔6m／本 ・公園を除いた路線の延長は約400m（計133本） ・樹冠直径5m×0.7=3.5m、樹冠投影面積9.6㎡／本 ・全樹冠投影面積9.6㎡／本×133本=1,276㎡ ・設計未了のため植栽柵の植栽面積は算入しない。 <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p> <p>②「緑化面積等の算出方法について」（東京都環境局）</p> <p>②「街路樹管理マニュアル」（国土交通省関東地方整備局東京国道事務所／令和4年2月）</p>								
空間機能	環境負荷の低減／渋滞の解消によるCO2の削減効果									
	<p>①現状：現在、小金井街道の前原坂上交差点を起点に南側に750mの渋滞が発生している。</p> <p>②分析：当該路線が整備されることで、小金井街道に集中する交通量が分散し、渋滞が緩和することが期待される。交通量が分散されることで走行速度が向上し、燃費が改善されCO2の削減につながる。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p> <p style="text-align: center;">（表）走行速度とCO2排出量の関係（単位：km/h、g-CO2/km）国土交通省</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">走行速度</td> <td style="text-align: center;">20</td> <td style="text-align: center;">40</td> <td style="text-align: center;">60</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">CO2排出量</td> <td style="text-align: center;">410</td> <td style="text-align: center;">296</td> <td style="text-align: center;">252</td> </tr> </table>	走行速度	20	40	60	CO2排出量	410	296	252	<p>①小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「5 周辺道路の交通渋滞」（東京都／令和2年2月）</p> <p>②資料「道路分野におけるカーボンニュートラルへの貢献」（国土交通省）</p> <p>②国土交通白書（国土交通省／平成19年度）</p>
走行速度	20	40	60							
CO2排出量	410	296	252							
	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									
	<p>①現状：当該路線周辺には、都立公園（武蔵野公園、野川公園）、都立霊園（多磨霊園）及び野川の地域資源がある。</p> <p>②分析：本路線の整備により、交通結節点の東小金井駅から3つの都立公園（小金井公園、武蔵野公園、野川公園）、都立霊園（多磨霊園：日本初の公園墓地）及び野川を結ぶ交通ネットワークが完成する。東小金井地域及び野川地域の魅力の発信・向上に期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井このまちガイド（（一社）小金井市観光まちおこし協会／令和3年3月）、（公社）東京都公園協会ホームページ</p> <p>②東京都公園協会ホームページ</p> <p>②団体ヒアリング</p>								

(2) 小金井都市計画道路3・4・11号線の合理性（整備による影響の視点）に係る評価案

		評価項目／評価の視点	
		評価（①現状／②分析／③代替・軽減策）	根拠等（資料／データ／ヒアリング・アンケート結果）
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	
		<p>①現状：国分寺崖線（はけ）部分は宅地化されている。武蔵野公園の整備方針では、はけの風景ゾーンとして計画されている。国分寺崖線（はけ）は、東京都保全地域「国分寺崖線緑地保全地域」に指定されており多摩川によって作られた崖線と、それと一体となった樹林地、湧水池等を保全する方針がある。崖線のみどりの評価における自然的条件として、植生・規模・傾斜と高低差（傾斜30度以上かつ高低差5m以上）・湧水・河川・水路・農地との一体性、希少種等の存在があげられている。</p> <p>②分析：当該路線の崖線部分（面積約670㎡）は住宅が建っている。橋梁案の場合施行後の崖線部分に構造物がないため、橋梁の桁高等により空間が確保される。</p> <p>③代替・軽減策：橋梁下の崖線法面に、緑地帯を増やすことが可能である。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>①東京都保全地域 29国分寺崖線（緑地保全地域）</p> <p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都／令和4年3月）</p> <p>①都立武蔵野公園整備計画（東京都／平成29年10月決定）</p> <p>②道路概略検討（東京都／平成30年、令和4年）</p>
		湧水／湧水の涵養に必要な雨水の浸透への影響	
		<p>①現状：国分寺崖線（はけ）部分及び崖線以北は宅地化されている。周辺の主な湧水では、都立野川公園蛭池流入口、野川公園がある。国分寺崖線（はけ）付近では崖線部を崩落させる可能性があるため、雨水浸透施設の設置禁止区域が設定されている。</p> <p>②分析：道路整備により崖線部分に雨水が浸透しないことについては問題ないが、崖線以北の道路面の舗装が構造物によって雨水浸透しない場合、地下水の補充が減少する。地下水位が低下し、湧水への影響が考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：崖線以北に雨水貯留浸透施設を道路側溝下部等への設置することにより、雨水を地中に浸透させ、地下水の涵養を促進させることができる。地下水調査の継続の必要性がある。</p>	<p>①雨水管理総合計画策定ガイドライン案（国土交通省水管理・国土保全局下水道部／令和3年11月）</p> <p>①「公共施設における一時貯留施設等の設置に係る技術指針」（東京都都市整備局／平成28年3月）</p> <p>①小金井市雨水浸透施設の技術指導基準（令和6年7月）</p> <p>②道路概略検討（東京都／平成30年、令和4年）</p>
景観／連続する緑の分断、遮蔽			
		<p>①現状：宅地化されており、連続するみどりは分断されている。東京都景観条例（平成18年東京都条例第136号）では「国分寺崖線景観基本軸」に位置付けられている。</p> <p>②分析：橋梁案は、国分寺崖線（はけ）の崖線上と崖線下を橋梁でつなぐ計画になっており、崖線の上に橋梁が架かる。宅地化されている崖斜面の緑化を図るため、近景（はけの道の視点）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</p>	<p>①地図・空中写真閲覧サービス（国土地理院）</p> <p>①東京都景観条例（平成23年12月改正）</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料（東京都／令和2年2月、令和6年11月）</p>

環境	国分寺崖線	<p>る。また、東京都景観条例では、国分寺崖線景観基本軸の景観形成の目標を「国分寺崖線の広域的に連続するみどりの帯及び湧水等の自然環境、歴史的・文化的資源を保全し、これらと調和した景観形成を図る」としており、届出が必要になる。</p> <p>③代替・軽減策：橋梁下崖線、橋梁及び橋脚周辺の緑化等の検討が考えられる。</p>	
	崖線（はけ）	<p>地形／地形の改変による影響</p> <p>①現状：宅地化されており、ひな壇状に造成されている。</p> <p>②分析：橋梁工法であれば国分寺崖線（はけ）の上空を横断するため地形の改変は部分的になる。橋脚及び橋桁等の構造上の架構によって地形に影響する可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：崖線の連続性等に配慮した橋台及び橋脚の位置の検討による地形改変の軽減が考えられる。</p>	<p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「18 環境や景観に配慮した道路構造の検討」（東京都／令和2年2月）</p>
	野川	<p>生物／魚類、底生動物に対する影響</p> <p>①現状：令和3年環境概況調査委託報告書では、次のとおり示されている。 （魚類）魚類は11種類が確認されている。調査対象区間では、河床は砂礫であり、兩岸の大部分は植生に覆われている。このため、砂礫の河床を好むヒガシマドジョウが多く採捕され、また植生帯ではミナミメダカ、フナ類、ナマズ等が確認された。水面がやや開けた場所ではオイカワやヌマムツといった遊泳魚が見られた。 （底生動物）調査結果では、トンボ類の幼生が4種類とやや少ない等底生動物はやや乏しかったが、今回の調査区間の野川は春季に渇水状態であったためと考えられる。しかしながら確認された種にはカワニナ等きれいな水に生息する種が含まれており、おおむね良好な底生動物相を示している。</p> <p>②分析：令和3年環境概況調査委託報告書では、次のとおり示されている。 （魚類に対する考察）今回の道路事業では、河床部の改変は行われませんが、橋梁構造となる場合は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。 （底生動物に対する考察）道路事業による影響は、魚類と同様に、河床部の改変は行われませんが、橋梁構造となる場合は一部の区間が日照の変化により環境の変化が生じる可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：周辺環境に配慮した道路構造等の検討によって軽減が考えられる。</p>	<p>①環境概況調査委託報告書（東京都北多摩南部建設事務所／令和3年11月）</p>
		<p>親水／水辺空間での活動への影響</p> <p>①現状：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。周辺には、小金井新橋、二枚橋、西武線等がある。</p> <p>②分析：橋梁により野川を横断し桁下高さを確保することにより、河道部を歩行する</p>	<p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都／令和4年3月）</p> <p>①野川マップ（野川流域環境保全協議会）</p> <p>①団体ヒアリング</p>

環境 野川	<p>ことができるため、水辺空間での活動への影響はないと考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：橋梁下空間が親水空間となるよう周辺環境と調和した整備の検討が考えられる。</p>	<p>②道路概略検討（東京都／平成30年、令和4年）</p> <p>②③小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料（東京都／令和6年11月）</p>
	<p>景観／周辺からの視認性、野川を含む景観への影響</p>	
	<p>①現状：野川は、昭和36年に都市計画決定、昭和44年に事業決定、平成7年に事業完了した都市計画施設。幅員は23m～28m。河川区域内にみどり豊かな散策路がある。東京都景観条例の国分寺崖線景観基本軸の区域内（崖線と低地の境界部からおおむね360m）になっている。</p> <p>②分析： （景観を構成する要素（視対象）からの分析）：橋梁は上空を横断するため、堤防部からの野川の視認性は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。 （景観を眺望する場（視点場）からの分析）：上空を横断する橋梁からの野川及び国分寺崖線（はげ）を含む公園を鳥瞰する視点は、新たな魅力ある風景を創出する可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：周辺の自然景観に配慮した橋梁のデザインの検討及び橋脚を隠す植栽の検討等が考えられる。</p>	<p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「18 環境や景観に配慮した道路構造の検討」（東京都／令和2年2月）、「野川から見た橋のイメージ案」、「橋梁からのイメージ案」（東京都／令和6年11月）</p>
	<p>水量／治水／水量、治水への影響</p>	
	<p>①現状：野川は国分寺崖線（はげ）の湧水を水源としている。周辺には、都立公園が整備され、市街化された地域が広がっている。</p> <p>②分析：橋脚が野川左岸（国分寺崖線（はげ）側）に想定されている。根入れによる掘削により、湧水の通り道に影響が生じる可能性が否定できない。 （地下水の涵養）地下浸透が舗装により妨げられる可能性が否定できない。 （治水）河道部区域に橋梁の橋脚等の構造物は存在しないため、治水に影響はないと考えられる。橋脚の杭等により地下水への影響が生じる可能性が否定できない。</p> <p>③代替・軽減策：透水性の舗装により地下水の涵養が図られ、地下水・湧水を水源とする野川の水量の保全に一定の効果があると考えられる。また、地表水の流出による河流の増加は一定程度予防できると考えられる。ボーリング調査及び施工方法により、影響を軽減できる可能性がある。</p>	<p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「18 環境や景観に配慮した道路構造の検討」（東京都／令和2年2月）</p> <p>①②野川流域河川整備計画（平成29年7月）</p>
	<p>自然再生事業／植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響</p>	
<p>①現状：東京都に残る貴重な自然として、「野川第一・第二調節池地区自然再生協議会（※1）」による自然再生業が取り組まれている。市民からなる管理運営団体の「野川自然の会」が、東京都と協働でモニタリング等を実施している。直接的に事</p>	<p>①小金井3・4・11号線外に関する説明会＜配布資料＞リーフレット「環境に配慮した取り組み」（橋梁案）図「橋梁部」枠内：野川第一調節池自然再生事業</p>	

<p>野川</p>	<p>業再生事業を行う「事業対象地区」（野川第一調節池、第二調節池及びその周辺の野川（小金井新橋～二枚橋））と「関連する地区」があり、本路線は、野川第一調節池と重複する。第一調節池にはビオトープ「どじょう池」がある。</p> <p>②分析：令和3年環境概況調査委託報告書では、次のとおり示されている。 (植物に対する考察) 水辺や草地の重要種の貴重な生育地となっている。 (魚類に対する考察) 野川の調節池である自然再生事業のどじょう池、湿地、水田等は泥質で流れがない小規模な水域となっている。このため、確認された魚類も3種類に止まった。池及び湿地は道路予定地から50m程離れており、また野川と接続する水路は直接的な改変されないが、橋梁構造となる場合は日照の変化による植生の変化が生じる可能性がある。 (両生類に対する考察) 両生類の主要な繁殖場所と考えられる自然再生事業の水田、どじょう池、湿地等は、道路予定地から50m程度離れており直接的な改変は受けないが、日照の変化及び移動経路の分断等を介した間接的な影響が生じる可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：周辺と一体となった水環境の再生・創出を検討し、日照及び動物の移動経路の確保を行うとともに、施行時にも、植物の移植及び環境の保全（排出ガス対策型建設機械等）を図ることで影響を一定程度予防できると考えられる。また、市民団体の活動にも配慮し、連携を図ることで影響を低減することができると考えられる。</p>	<p>との重複（都市計画道路西側、武蔵野公園内）（東京都／平成30年3月）</p> <p>①武蔵野公園の自然について（東京都環境局ホームページ）</p> <p>①環境概況調査委託報告書（東京都北多摩南部建設事務所／令和3年11月）</p> <p>（※1）平成17年に自然再生推進法（平成14年法律第148号）に基づき、水環境再生及び河川生態系の再生のために設置され（事務局：北多摩南部建設事務所）、野川自然再生事業（池や湿地等の基盤整備）を実施した。</p> <p>①野川第一・第二調節池地区自然再生事業実施計画書</p>
<p>公園</p>	<p>生物／植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響。生物保護に関する法令上の公園の位置付け整理</p> <p>①現状：武蔵野公園の地域では、はげの雑木林・野川・水田跡草原が連続しており、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。植物約400種、昆虫約250種、鳥類約40種という、多様な生物が生息している。また、この地域の動植物について、環境省レッドリスト及び東京都レッドリスト掲載種は84種である。様々な市民団体が活動しており、生態系の調査及び野鳥観察等を行っている。市民団体の調査により、動物、昆虫、ほ乳類、鳥類等の多様な生物の生息地であることが確認されている。</p> <p>①現状：令和3年環境概況調査委託報告書では、次のとおり示されている。 (植物) 植栽されたものが起源と考えられるもの及び外来種が多いが、調査範囲が公園であること、また、住宅地に隣接しているために人為的な影響を強く受けた植物相となっているためと言える。しかしながら、公園内にはキンラン、ギンラン、ニリンソウといった重要種が生育しており、住宅地に隣接した公園にもかかわらず、林床の植物相は比較的良好な状態を保っていると言える。</p>	<p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都／令和4年3月）</p> <p>①自然共生サイト（環境省ホームページ）</p> <p>①②環境概況調査委託報告書（東京都北多摩南部建設事務所／令和3年11月）</p> <p>①団体ヒアリング</p> <p>③生物多様性保全と持続可能な利用の実践（日本建設業連合会）</p>

<p>環境 公園</p>	<p>(ほ乳類) 公園及び耕作地等人為的な土地利用が進んだ環境で生息可能な種で(ホンダヌキは東京区部でも多数が生息している。)、外来種であるアライグマを含めて4種と少なかった。調査対象範囲が住宅地及び道路等に囲まれ、行動範囲が広いほ乳類にとって良好な環境とは言えないためと考えられる。なお、閉鎖管理地でアカネズミが確認されているが、本種は北多摩地域では重要種に該当していない。今回確認されたのは孤立した閉鎖管理地であり、個体数は1個体であった。</p> <p>(鳥類) ヒヨドリ、ムクドリ、シジュウカラといった住宅地から農村地帯で普通に見られる種が中心となっているが、ヤマガラ、アオゲラ、イカルといった雑木林及び森林に生息する種も確認されている。また、カワセミ、アオサギといった水辺に生息する鳥類も確認されている。こうしたことから確認された種数は冬季と春季あわせて36種と比較的多い。調査対象範囲は、住宅等に囲まれているものの、広い範囲にわたって樹木に覆われ、また、野川沿いには草地があること等によるものと考えられる。重要種はオオタカ等8種であるが、計画路線の周辺で繁殖が確認されている種はない。ただし、今後、道路予定地周辺の樹木等で繁殖する可能性は排除できない。</p> <p>(両生類、爬虫類) ヒキガエル、ニホンカナヘビ、 ミシシippアカミミガメ、 ニホンヤモリ等8種類が確認されている。これらのうち、ニホンアマガエルと外来種であるミシシippアカミミガメ、ウシガエルを除いては重要種に該当しているが、民家の庭及び公園等で生息可能な種である。こうしたことから、調査範囲の両生類・爬虫類相は、人為的な影響が強い環境でも生息し得るものと言える。</p> <p>(昆虫類) 425種類が確認されている。主な昆虫としては、野川沿いの草地でヒメウラナミジャノメ、キタテハ、ヤマトシジミ本土亜種等のチョウやツチイナゴ等のバッタ類が見られた。また、クロノマチョウ、コクワガタ、モンズズメバチ等樹液に集まる昆虫が見られた。</p> <p>(生態系) 国分寺崖線(はけ)・野川・公園は一体的な生態系を成しており、総合的に評価する必要がある。近隣には環境省の自然共生サイトがあり、生物多様性保全への動きがある中で、みどりのネットワークとして連続している。</p> <p>②分析：令和3年環境概況調査委託報告書では、次のとおり示されている。</p> <p>(植物に対する考察) 道路事業による影響としては、道路構造によっては道路敷地内が直接改変により生育できなくなるもののほか、道路周辺が日照及び風況等の環境変化が生じる等間接的影響を受けることが考えられる。</p> <p>(ほ乳類に対する考察) 道路事業の影響としては、道路構造によっては道路敷地が改変されることにより生息に適さなくなるもののほか、ほ乳類の移動経路を分断及び</p>	
------------------	--	--

環境	公園	<p>事故による個体の死亡が考えられる。</p> <p>(鳥類に対する考察) 道路事業の影響としては、道路構造によっては道路敷地が改変されることにより餌場等として利用できなくなるもののほか、通行車両との衝突及び道路予定地周辺で繁殖していた場合は、道路工事中、供用後の騒音、振動及び道路利用者の存在により営巣地として利用しなくなることが考えられる。</p> <p>(両生類、爬虫類に対する考察) 道路事業の影響としては、道路構造によっては道路敷地が改変されることにより餌場等として利用できなくなるもののほか、両生類・爬虫類の移動経路を分断することにより事故による個体の死亡が考えられる。</p> <p>(昆虫類に対する考察) 道路事業の影響としては、道路構造によっては道路敷地が改変されることにより生息場所して適さなくなるもののほか、日照の変化及び移動経路の分断等を介した間接的な影響が生じる可能性がある。</p> <p>(法令上の生物保護(鳥獣保護区、特別保護区)の整理)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野公園は鳥獣保護区及び特別保護区に指定されていない。 ・鳥獣保護区は、鳥獣の保護を図るため必要があると認められる区域に指定するもので、特別保護地区は、鳥獣保護区の区域内で鳥獣の保護又はその生息地の保護を図るため特に必要があると認められる区域に指定するもの。鳥獣保護区及び特別保護地区の区域内では、次の行為が規制されている。 <p>1 鳥獣保護区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狩猟の禁止 <p>(鳥獣保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律(平成14年法律第88号。以下「鳥獣保護管理法」という。)第28条第1項)</p> <p>2 鳥獣保護区特別保護地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狩猟の禁止 ・建築物その他の工作物の新築、改築、増築 ・水面の埋め立て、干拓 ・木竹の伐採 <p>(鳥獣保護管理法第29条第1項及び第7項第1号から第3号まで)</p> <p>③代替・軽減策: 橋梁構造により公園内の改変を最小限にしながら、日照及び動物の移動経路の確保を行うとともに、施工時にも植物の移植及び環境の保全(排出ガス対策型建設機械等)を図ることで、影響を一定程度予防できると考えられる。</p>	
	景観/景観への影響(公園からの眺望)	<p>①現状: 武蔵野台地の立川段丘面の平坦地に立地しており、野川が西から東に流れており、平均高度6~7mの国分寺崖線(はげ)が形成されている。野川沿いにサク</p>	<p>①東京都景観条例(平成23年12月改正)</p> <p>①武蔵野公園マネジメントプラン(東京都/令和4年3</p>

環境		<p>ラが並んでいる。公園及び国分寺崖線（はげ）と相まって、重層的なみどりの空間を形成している。当該路線の周辺には、西武線多摩川線の盛土と高架橋、野球場、防球ネット、高圧線及び鉄塔等、大規模に地形が改変され工作物が設置されており、人工物が風景の一部になっている。</p> <p>②分析：橋梁案では、国分寺崖線（はげ）の崖線上と崖線下を橋梁でつなぐ計画になっており、公園の上空に橋梁が架かる。橋梁は遠景からも視認できると考えられる。また、近景では上空を遮蔽し公園の解放感を損なう。東京都景観条例の国分寺崖線景観基本軸の区域内（崖線と低地の境界部からおおむね360m）である。</p> <p>③代替・軽減策：景観への影響は大きいですが、自然環境との調和に配慮した橋梁のデザインにより、西武多摩川線の高架橋等と同様に市民に親しまれる新たな都市的景観を創出できる可能性がある。</p>	<p>月)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「18 環境や景観に配慮した道路構造の検討」（東京都/令和2年2月）、「野川から見た橋のイメージ案」、「橋梁からのイメージ案」（東京都/令和6年11月）
	公園	<p>機能/公園の機能、役割、活動への影響</p> <p>①現状：武蔵野公園は都市計画法（昭和43年法律第100号）及び都市公園法（昭和31年法律第79号）に基づく風致公園（主として風致の享受の用に供することを目的とする都市公園）になっている。昭和32年に都市計画決定、昭和39年に開園した51.40haの都市計画施設。都立公園の役割は、憩いの場、クールアイランドとして都市環境の緩和、景観の形成、多様な生物の生息空間、災害時の避難場所等の機能を有する。</p> <p>②分析：橋梁の桁下は一定の空間が確保されるため、武蔵野公園内での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が、橋梁が視認できる場所では、風致の享受に影響を与え、活動の質が低下する懸念がある。スポーツゾーンと重複し野球場を通過するため、野球場が一部利用できなくなる等、地上での土地利用に影響がある。</p> <p>③代替・軽減策：スポーツゾーン及び野球場の再整備を行うことで、機能の維持を図ることができると考えられる。また、都市計画公園区域の変更により機能を代替することが考えられる。</p>	<p>①都市公園法施行令（昭和31年政令第290号）第2条</p> <p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都/令和4年3月）</p> <p>①パークマネジメントマスタープラン（東京都建設局/令和6年3月）</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料（東京都/令和6年11月）</p> <p>②道路概略検討（東京都/平成30年、令和4年）</p>
	都市環境	<p>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）</p> <p>①現状：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。東町五丁目の現在の用途地域は、第一種低層住居専用地域</p> <p>②分析：当該路線の整備により、宅地部分は宅地内のみどりが減少する。また、用途地域は、道路の整備状況、土地利用の動向、幹線道路と沿道の土地利用との調和、円滑な道路交通の確保等を勘案して都市計画を変更することになれば、経済活動の活性化及び利便性が向上する可能性がある。公園部分は橋梁による高架構造物及び</p>	<p>①小金井都市計画図（小金井市都市計画課）</p> <p>②都市計画運用指針（国土交通省/令和2年9月）</p>

環境	都市環境	<p>地上構造物が設置されるため、植栽に影響が生じる可能性がある。道路空間の創出により、街路樹の整備等が行われる。整備により地域の発展に寄与する一方で、環境に対する影響も考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：地元の住民とまちづくりを進め、適切な土地利用を検討する。</p>	
		<p>環境負荷／通行車両による地域への影響（大気、騒音）</p> <p>①現状：周辺の生活道路、幅員約4m程度の道路が多く、乗用車の通行が多い。狭いため大型車両の通行は少ない。都市内の公園等の緑地では、周辺市街地よりも気温が数℃程度低くなるクールアイランド現象がみられる。</p> <p>②分析： （大気質）市では交差点沿道地域19地点を含む50地点で、二酸化窒素について令和6年2月27日から同年3月1日まで測定を実施している。調査によれば、全ての地点において、環境基準値を下回っていた。当該路線の調査結果及び将来交通量推計から、環境基準を超える大気汚染は予想されない。 （騒音・振動）市では、都道6路線（五日市街道、小金井街道、連雀通り、新小金井街道、東八道路、東大通り）の騒音と振動について令和5年6月13日～15日に測定を実施している。騒音調査では、全6地点が昼間、夜間とも環境基準を達成した。当該路線の調査結果及び将来交通量推計から、環境基準を超える騒音は予想されない。 （振動）調査によれば、全6地点が昼間、夜間とも要請限度を達成した。当該路線の調査結果及び将来交通量推計から、要請限度を超える振動は予想されない。 （ヒートアイランド）地表面の人工被覆（アスファルト舗装面）の増加及び土地利用が変更された場合の都市の高度利用による影響（中高層建物の増加等）が予想される。</p> <p>③代替・軽減策：舗装の改善（保水性舗装・遮熱性舗装）、街路樹等による軽減、遮音壁等の検討</p>	<p>①大気質調査委託報告書（小金井市／令和5年度）</p> <p>①要請限度に係る自動車交通騒音振動調査（小金井市／令和5年度）</p> <p>③東京都建設局ホームページ</p>
文化	生活	<p>コミュニティ／地域コミュニティへの影響</p>	
		<p>①現状：延長830mのうち、武蔵野公園と重複するのは約330m。延長の60%は住宅地となっている。</p> <p>②分析：都市計画道路区域内の居住者は立ち退くことが必要な住民がいるため、地域コミュニティからの離脱を余儀なくされる。また、区域外の居住者にとっても、18m幅員の道路をまたぐことになり心理的な分断が生じる。自然に関する市民活動も盛んであり、生態系及び自然環境の変化は2次的にコミュニティに影響を与える可能性がある。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>②団体ヒアリング</p> <p>③ストリートデザインガイドライン（国土交通省都市局・道路局／令和3年5月）</p>

文化 生活	<p>③代替・軽減策：道路は通行の機能だけでなく、コミュニティの機能をもたせた計画を要望することも考えられる。</p>	
	<p>学校等／学校、保育園、通学路等への影響</p>	
	<p>①現状：東町五丁目の通学区域は、南小学校及び東中学校。環境教育等で野川、国分寺崖線（はけ）及び武蔵野公園周辺が活用されている。</p> <p>②分析：歩車道分離により、安全に通学できる環境が整備される。また、通学路周辺の交通規制、信号機の設置及び速度制限等の対策が必要になる可能性がある。運搬車両の搬入及び災害時の経路としての機能が確保できる。</p> <p>③代替・軽減策：スクールゾーンの指定及び区画線の設置等により安全性を高めることが検討できるが、幅員及び地域住民との合意形成等の課題がある。また、物理的な歩車道分離をすることは困難である。</p>	<p>①小金井市教育委員会ホームページ</p> <p>②団体ヒアリング</p>
	<p>住環境／生活、健康への影響</p>	
	<p>①現状：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。東町五丁目のはけの道周辺・野川周辺では、音環境として、35dB～40dB程度で、鳥のさえずりが聞こえる静かな環境である。</p> <p>②分析：（利便性への影響）アクセスの向上により利便性が向上するとともに、周辺地域の交通量が増加する可能性がある。（経済性への影響）交通の利便性、容積率制限等の変化に伴い、地域の経済的な価値に影響する可能性がある。周辺では、これまでの生活環境に変化が生じる可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：地域の街並みをいかした環境整備に取り組み、適切な住環境の形成を図る。低騒音舗装等、騒音振動対策を検討する。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>②不動産鑑定評価基準（国土交通省／平成26年5月改定）</p>
<p>街並み／景観への影響（高さ、色）</p>		
<p>①現状：現在の宅地部分は第一種低層住居専用地域（建ぺい率40％／容積率80％／第一種高度地区）で、低層住宅のための地域。屋外広告物（看板）の禁止区域</p> <p>②分析：当該路線の整備に伴い、新しい建物に建て替えが促進される。これにより、沿線では耐震性及び防火性が向上し、安全な新たな街並みが形成される。また、当該路線の整備により、街路樹の植栽及び歩道の整備が行われ、景観が改善され、住民の生活環境が向上し、地域の魅力が向上する。一方で、見慣れた景観からの変化がある。</p> <p>③代替・軽減策：地域の街並みをいかした環境整備に取り組み、適切な住環境の形成を図る。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p>	

文化	歴史	<p>文化財／文化財の有無と影響</p> <p>①現状：当該路線は、市内の指定文化財（国指定文化財、東京都指定文化財、小金井市指定文化財）との重複はない。小金井市都市計画マスタープランでは「市の歴史・文化に関わりが深く広域的な連続性があるみどり・水として～(中略)～国分寺崖線（はげ）、野川及び玉川上水の良好な景観の保全を図ります。」としている。</p> <p>②分析：文化財への影響はない。国分寺市は、国分寺3・4・1号線の区間の一部を国の史跡「武蔵国分寺跡」の歴史的価値・周辺交通状況を鑑み、廃止も見据えて検討している。「武蔵国分寺」は、文部科学省の「特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物基準」により国の歴史の正しい理解のために欠くことができず、かつ、その遺跡の規模、遺構、出土遺物等において、学術上価値があるとされ、文部科学大臣から文化審議会に諮問され、文化審議会における専門家の審議、文部科学大臣への答申を経た上で史跡に指定されたもので、本市の遺跡とは状況が異なる。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井市ホームページ</p> <p>①小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p> <p>①東京都教育委員会ホームページ</p> <p>②国分寺市ホームページ</p>
	文化	<p>遺跡等／遺跡、神社仏閣等の有無と影響</p> <p>①現状：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。</p> <p>②分析：埋蔵文化材包蔵地は文化財保護法（昭和25年法律第214号）により保護されており、基本的な考え方は文化庁による通知で示されている。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。埋蔵文化財包蔵地の中で建物の建築等開発を行う場合には、着工の60日前までに届け出ることが文化財保護法によって義務付けられている。</p> <p>③代替・軽減策：試掘調査により設計や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。</p>	<p>①小金井市ホームページ</p> <p>①東京都教育委員会ホームページ</p> <p>②③文化財保護法、文化庁ホームページ</p>
	風土	<p>風土／文化的特徴への影響</p> <p>①現状：国分寺崖線（はげ）、野川や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。</p> <p>②分析：国分寺崖線（はげ）及び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。</p> <p>③代替・軽減策：地域の環境をいかした整備に取り組み、周辺の環境に調和した環境を育む。</p>	<p>①小金井市ホームページ</p> <p>①団体ヒアリング</p>

2 小金井都市計画道路3・4・1号線の必要性及び合理性（案）

(1) 小金井都市計画道路3・4・1号線の必要性（整備による効果の視点）の評価案

評価項目／評価の視点	
評価（①現状把握／②分析／③代替・軽減策）	根拠等（資料／データ／ヒアリング・アンケート結果）
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	
<p>①現状：現在、三鷹市（三鷹3・4・7号線）及び国分寺市（国分寺3・4・1号線）の一部区間は整備中であり、用地取得が進んでいる。また、小金井3・4・11号線との交差点の一部区間は、本市がみちづくり・まちづくりパートナー事業として整備中であり、用地取得が約95%（令和5年度末）である。</p> <p>②分析：当該路線は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、未整備区間や隣接自治体では計画内容再検討路線の区間がある。</p> <p>③代替・軽減策：当該路線は連雀通りから分岐する路線である。整備の代替案として、連雀通りの狭隘部分の拡幅があるが、都市計画道路ではないため、拡幅が難しい。</p>	<p>①小金井市都市計画道路の整備状況</p> <p>①②東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（平成28年3月）</p>
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	
<p>①現状：連雀通りの前原坂上交差点を起点に東側に200mの渋滞が確認されている。令和3年の交通センサスによれば、連雀通り（東町2）の交通量は平成27年より減少している。</p> <p>②分析：当該路線が整備されることで、連雀通りに集中する交通量が分散し、渋滞が緩和することが期待される。</p> <p>③代替・軽減策：整備の代替案として、小金井3・4・11号線、小金井3・4・12号線の整備により、渋滞を減少させることが考えられる。</p>	<p>①小金井市都市計画道路の整備状況</p> <p>①全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省ホームページ）</p> <p>①小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「5 周辺の交通渋滞」（東京都／令和2年2月）</p>
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	
<p>①現状：連雀通りから生活道路に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。</p> <p>②分析：前原一丁目、二丁目、四丁目、中町一丁目、四丁目では、連雀通り、小金井街道、霊園通りを結ぶ生活道路に通過交通が発生している。小金井街道の前原坂上交差点の渋滞回避及び最短経路の選択が考えられる。整備によりこれらの地域に進入している通過車両が減少する効果が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：当該路線に代替する既存道路はない。抜け道の時間規制等の交通規制により進入を減少させることが考えられる。</p>	<p>①小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「11 生活道路の通過交通に関する状況調査」（東京都／令和2年2月）</p>

交通機能	<p>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</p>	<p>①現状：抜け道経路上では負傷事故が発生している。周辺の幹線道路（連雀通り）の歩道の設置状況は、都市計画道路がない区間約660mのうち、片側だけ歩道がある箇所の延長は約470m（約71%）。歩道がない箇所の延長は約190m（約29%）。また、自転車走行があると車がすれ違えない、幅員が狭くガードレールが設置できない、バスレーンがない等の課題がある。</p> <p>②分析：当該路線は、連雀通りに平行して計画（幅員16m）されているため、連雀通りの交通量の減少が見込まれ、地域の安全性の向上が期待できる。また、道路整備により生活道路への通過交通の侵入を抑制が期待できる。歩車道が分離された道路整備による効果が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：連雀通りの都市計画道路ではない箇所の拡幅は、道路用地を取得する法的な根拠がなく、また、沿道権利者の任意の協力を求めた経過があるが難しい。なお、沿道には既に堅固な建築物が建っている。</p>
	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>①生活道路における安全確保（国土交通省）</p> <p>①小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「11 生活道路の通過交通に関する状況調査」（東京都／令和2年2月）</p> <p>②高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第25条に基づく、「小金井市バリアフリーのまちづくり基本構想」（平成20年3月）</p>	
防災機能	<p>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</p>	<p>①②団体ヒアリング</p> <p>①東京都の地震時における地域別延焼危険度測定（第10回）（東京消防庁）</p>
	<p>①現状：当該路線の周辺地域の地形は、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（はげ）があるため、崖線上から崖線下に南下できる道路は限られる。</p> <p>・消防活動は、道路が混雑していれば迂回する等様々なルートで行われるため、道路が新設されてもされなくても、活動に支障はない。また、消防団の車両（2t車）は道路の幅員が狭くても活動は可能であるが、消防署の4t車は広い道路の方が活動しやすい。消防団等では、現況に応じて、現場へのルート及び消火栓の位置に応じた体制で消火活動を行っている。道路整備を行う場合は、消火栓の新設等の検討が必要である。当該地域は、消火活動困難度ランク危険度ランクが1、2となっている。</p> <p>②分析：当該路線の整備により周辺地域へのアクセス性は高まる。国分寺崖線（はげ）及び野川に挟まれた地域の消防活動の円滑化が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：既存道路の拡幅が考えられるが、法的な根拠がなく任意の協力を得ることは難しいと考えられる。</p>	
	<p>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</p>	<p>②東京都無電柱化推進条例（平成29年東京都条例第58号）</p> <p>②無電柱化加速化戦略（東京都／令和3年2月）</p> <p>②東京都無電柱化計画（東京都／令和3年6月）</p>
	<p>①現状：当該路線の周辺地域の地形は、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（はげ）があるため、崖線上から崖線下に南下できる道路は限られる。</p> <p>②分析：無電柱化の対象地域になっている。当該路線の都市計画幅員は16mであり、あわせて電線類を地中化することにより、道路閉塞のリスクを小さくでき、緊急車両</p>	

	<p>等の救援・救助活動に寄与し防災性向上が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：既存道路では電線類地中化のための空間の確保が困難である。</p>	
<p style="writing-mode: vertical-rl;">防 災 機 能</p>	<p>延焼の防止／延焼遮断帯の位置付けの有無</p> <p>①現状：本路線周辺は大部分が第一種低層住居専用地域で、建築基準法第22条の指定区域となっている。また、連雀通り沿いが第一種中高層住居専用地域、小金井街道や新小金井街道沿いが第一種住居地域で、準防火地域となっている。木造住宅密集地域には指定されていない。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。</p> <p>②分析：幅員16mの道路では、沿道30mの不燃化率（※）60%以上で、延焼遮断帯の機能が発揮される。</p> <p>※不燃化率＝（耐火建築物の建築面積＋準耐火建築物の建築面積×0.8）÷（全建築物の建築面積）×100%</p> <p>③代替・軽減策：野川による代替が考えられるが、延焼遮断帯は幅員と沿道建築物の不燃化率によって機能するため、野川沿線が不燃化される必要がある。27m以上の部分は施設そのものが延焼遮断帯として機能を発揮するため、一部代替が期待できる。なお、野川は幅員23～28mで決定されている。</p>	<p>①②③防災都市づくり推進計画（東京都／令和6年）</p> <p>①小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p>
	<p>震災時の避難路の不足／周辺地域の道路幅員の調査</p> <p>①現状：当該計画道路に接続する道路幅員を調査したところ、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員8m以上 約3.75% ・幅員6～8m未満 0.0% ・幅員4～6m未満 約57.5% ・幅員4m未満 約38.75% <p>・当該地域は、地震に関する地域危険度測定調査（第9回）で総合危険度ランクが2となっている。</p> <p>②分析：阪神淡路大震災では、建物等の倒壊に伴う道路閉塞により、幅員4m未満の道路では約73%が、幅員4～6mの道路では約63%が、幅員6～8mの道路では約33%が歩行者も通行不可となった。このことから、広幅員の道路は必要と考えられる。当該路線は避難路として有効だが、一方で当該道路までの避難の課題は残る。災害時にはハード・ソフト一体となった総合的な対策が必要となるが、ハード面から一定の効果が期待できる。</p> <p>③代替・軽減策：広幅員の道路から避難場所等への既存道路の拡幅が考えられるが、法的な根拠がなく任意の協力を得ることは難しいと考えられる。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>①地震に関する地域危険度測定調査（第9回）（東京都／令和4年）</p> <p>②阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞の関係（国土交通省国土技術政策総合研究所ホームページ）</p>

	<p>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</p>	
	<p>①現状：当該路線周辺には、避難場所等へ接続する広幅員の道路がない。路線周辺では、一時避難場所として第二中学校、前原小学校、広域避難場所として武蔵野公園が指定されている。</p> <p>②分析：当該路線は、第一次緊急輸送道路（新小金井街道）、第二次緊急輸送道路（小金井街道）及び第三次緊急輸送道路（連雀通り）と接続し、広域避難場所（武蔵野公園）及び一時避難場所・避難所（第二中学校、前原小学校）へのアクセス性が向上する。</p> <p>③代替・軽減策：広幅員の道路から避難場所等への既存道路の拡幅が考えられるが、法的な根拠がなく任意の協力を得ることは難しいと考えられる。</p>	<p>①小金井市防災マップ（令和4年3月）</p> <p>②小金井市地域防災計画（令和5年3月修正）</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl;">防災機能</p>	<p>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</p>	
	<p>①現状：市内に東京都指定二次及び三次救急医療機関はない。連雀通り、新小金井街道、小金井街道は都緊急輸送道路に指定されている。</p> <p>②分析：近隣の二次救急医療機関（武蔵野赤十字病院：武蔵野市境南町）及び三次救急医療機関（東京都立多摩総合医療センター：府中市武蔵台）への到達時間が短縮することが想定される。なお、第四次事業化計画における優先整備路線整備後では、市城西側で「救急医療施設まで10分以内で到達可能な区域」が増加する。</p> <p>③代替・軽減策：当該道路を整備する代わりに、市内に救急医療機関を新設することが考えられるが、現実的ではない。</p>	<p>①東京都保健医療局ホームページ</p> <p>①東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（平成28年3月）</p> <p>②団体ヒアリング</p> <p>②小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「12 救急医療施設等の到達圏拡大」（東京都／令和2年2月）</p>
	<p>土砂災害警戒区域／区域の把握と整備の効果／木造住宅密集地域等</p>	
	<p>①現状：当該路線周辺では、土砂災害（特別）警戒区域が2箇所（中町一丁目12番（警戒・特別警戒）、中町一丁目11番（警戒））指定されている。また、急傾斜地崩壊危険箇所の指定はない。</p> <p>②分析：当該路線周辺の中町一丁目11番及び12番に土砂災害（特別）警戒区域が指定されており、市道第21号線（はけの道）が閉塞される恐れがあるため、閉塞された場合の代替道路として機能する。</p> <p>③代替・軽減策：当該路線周辺の中町一丁目12番及び中町一丁目11番における土砂災害（特別）警戒区域内の法面保護を行う。</p>	<p>①小金井市地域防災計画（令和5年3月修正）</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl;">空間機能</p>	<p>景観形成／新たな景観形成への貢献</p>	
	<p>①現状：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。</p> <p>②分析：みどりの拠点である武蔵野公園とみどりの軸である国分寺崖線（はけ）及び当該路線がつながり、みどりネットワークが創出される。公園と接続する道路として魅</p>	<p>①②小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p>

	<p>力の発信の効果が期待できる。街路樹がみどりの拠点である武蔵野公園のみどりと連続する景観が形成される。</p> <p>③代替・軽減策：国分寺崖線（はげ）及び武蔵野公園と調和した意匠とし、景観に配慮する。</p>									
	都市緑化／街路樹による都市緑化への貢献									
空間機能	<p>①現状：小金井市都市計画マスタープランでは、「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」とある。</p> <p>②分析：道路整備による緑化面積は、樹冠投影面積（樹木を真上から見たときの影の面積）の合計では約5,692㎡となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハナミズキを想定した場合：設定樹高5m、設定植栽間隔6m／本 ・交差点部分を除いた路線の延長は約1,780m（計593本） ・樹冠直径5m×0.7=3.5m、樹冠投影面積9.6㎡／本 ・全樹冠投影面積9.6㎡／本×593本≒5,692㎡ ・設計未了のため植栽木の植栽面積は算入しない。 <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井市都市計画マスタープラン（令和4年8月）</p> <p>②「緑化面積等の算出方法について」（東京都環境局）</p> <p>②「街路樹管理マニュアル」（国土交通省関東地方整備局東京国道事務所／令和4年2月）</p>								
	環境負荷の低減／渋滞の解消によるCO2の削減効果									
空間機能	<p>①現状：現在、連雀通りの前原坂上交差点を起点に東側に200mの渋滞が発生している。</p> <p>②分析：当該路線が整備されることで、連雀通りに集中する交通量が分散し、渋滞が緩和することが期待される。交通量が分散されることで走行速度が向上し、燃費が改善されCO2の削減につながる。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p> <p>（表）走行速度とCO2排出量の関係（単位：km/h、g-CO2/km）国土交通省</p> <table border="1" data-bbox="336 1061 1041 1141"> <tr> <td>走行速度</td> <td>20</td> <td>40</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>CO2排出量</td> <td>410</td> <td>296</td> <td>252</td> </tr> </table>	走行速度	20	40	60	CO2排出量	410	296	252	<p>①小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス資料「5 周辺の交通渋滞」（東京都／令和2年2月）</p> <p>②資料「道路分野におけるカーボンニュートラルへの貢献」（国土交通省）</p> <p>②国土交通白書（国土交通省／平成19年度）</p>
走行速度	20	40	60							
CO2排出量	410	296	252							
	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									
空間機能	<p>①現状：当該路線と重複している地域資源は、はげの小路及びムジナ坂がある。また、周辺の地域資源は、はげの森美術館、小金井神社、天神橋等がある。</p> <p>②分析：はげの小路及び野趣に富んだムジナ坂の風景が喪失し、文化的な価値が棄損する。はげの森美術館、小金井神社、天神橋については、静かな環境が失われる一方でアクセス性が向上する。武蔵野公園については、アクセス性が向上する。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井このまちガイド（（一社）小金井市観光まちおこし協会／令和3年3月）、（公社）東京都公園協会ホームページ</p> <p>②東京都公園協会ホームページ</p> <p>②団体ヒアリング</p>								

(2) 小金井市都市計画道路3・4・1号線の合理性（整備による影響の視点）の評価案

		評価項目／評価の視点	
		評価（①現状把握／②分析／③代替・軽減策）	根拠等（資料／データ／ヒアリング・アンケート結果）
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	
		<p>①現状：国分寺崖線（はけ）と都市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いる部分がある。武蔵野公園の整備方針では、はけの風景ゾーンとして計画がされており、「国分寺崖線緑地保全地域」に指定されている。道路整備により削除される部分は宅地や武蔵野公園は崖線の緑地となっており、その面積は約620㎡である。</p> <p>②分析：道路構造によって影響範囲は異なるが、現状の環境を取り戻すことは難しいと考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：橋梁の桁高確保により空間が確保された場合、崖線法面に緑地帯の確保や構造物がない区間では街路樹の植栽を行う等の可能性がある。また、都市計画公園区域の変更により緑地面積を確保することが考えられる。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>①東京都保全地域 29国分寺崖線（緑地保全地域）</p> <p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都／令和4年3月）</p> <p>①都立武蔵野公園整備計画（東京都／平成29年10月決定）</p> <p>②道路概略検討（東京都／平成30年）</p>
		湧水／湧水の涵養に必要な雨水の浸透への影響	
		<p>①現状：国分寺崖線（はけ）と都市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、構造物がない場所では、雨水が地中に浸透していると考えられる。周辺の主な湧水では、野川公園、美術の森緑地がある。</p> <p>②分析： （掘削工法）掘削する地盤の高低差は約13.8mで、掘削延長は約250mであり、掘削は大規模になる。このことから、湧水に対しても地下水位の変動、水質及び水みちの変化による影響が懸念される。 （橋梁工法及び擁壁工法）掘削工法と比較した場合の掘削量は小さく地盤の改変は小規模であるが、橋脚及び擁壁による水みちの遮蔽による湧水への影響が考えられる。また、雨水が浸透しない舗装とした場合、地下水の補充が減少し、地下水位の低下による湧水への影響が考えられる。透水性の舗装とした場合でも、地中の構造物による水みちへの影響は一定程度生じる可能性が否定できない。</p> <p>③代替・軽減策：雨水を地中に浸透させ、地下水の涵養の促進をさせることで軽減が考えられる。水脈に影響の少ない工法の採用の検討。地下水調査の継続。また、掘削工法では、地下水保全のための通水管の設置等対応が考えられる。</p>	<p>①団体ヒアリング</p> <p>①雨水管理総合計画策定ガイドライン案（国土交通省水管理・国土保全局下水道部／令和3年11月）</p> <p>①公共施設における一時貯留施設等の設置に係る技術指針（東京都都市整備局／平成28年3月）</p> <p>②道路概略検討（東京都／平成30年）</p>
		景観／連続する緑の分断、遮蔽	
<p>①現状：武蔵野公園の区域や宅地部分では連続したみどりが確認できる。東京都景</p>	<p>①地図・空中写真閲覧サービス（国土地理院）</p>		

環境	国分寺崖線	<p>観条例では「国分寺崖線景観基本軸」に位置付けられている。</p> <p>②分析： (道路概略検討の橋梁案) 国分寺崖線 (はけ) の崖線上と崖線下を橋梁でつなぐ計画になっており、ムジナ坂の上に橋梁が架かる。崖斜面は都市計画道路が横断するため景観に影響があると考えられる。 (道路概略検討の掘割案) 断面計画において切土法面が発生する。崖斜面は道路幅員以上に掘削され景観に影響があると考えられる。 (道路概略検討の擁壁案) 国分寺崖線 (はけ) の崖線上と崖線下を結ぶ坂を擁壁により支える構造となる。崖斜面は擁壁の構造物により景観に影響があると考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：周辺の自然景観に配慮した植栽の計画やデザインの検討及び構造物がない区間では街路樹の植栽を行う等、できる限りみどりの維持や緑化に努めることが必要と考えられる。</p>	<p>①東京都景観条例 (平成23年12月改正)</p> <p>②道路概略検討 (東京都/平成30年)</p>
	はけ	<p>地形/地形の改変による影響</p> <p>①現状：ムジナ坂や宅地化されている部分がある。</p> <p>②分析：道路概略検討では、橋梁、掘割、擁壁の工法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。特に掘割工法では、掘削する地盤の高低差は約13.8mとなり、掘割延長は約250mとなり、掘削は大規模になる。このことから、地中の生物の生息地の直接破壊のほか、土壌の構造及び成分の変化により、地中生物の生息環境の悪化が懸念される。</p> <p>③代替・軽減策：構造により影響は異なるが、橋梁の場合では、崖線の連続性等に配慮した橋台及び橋脚の位置の検討等道路構造等によって配慮することが考えられる。</p>	<p>②道路概略検討 (東京都/平成30年)</p>
	野川	<p>生物/魚類、底生動物に対する影響</p> <p>①現状：都市計画道路は、前原町三丁目で野川を横断する計画となっている。野川流域の水辺の生き物が確認されているが、詳細な環境調査は行われていない。</p> <p>②分析：当該路線は、前原町三丁目で野川を横断する計画となっている。通常の工法であれば橋梁で横断すると考えられる。橋梁による影及び騒音振動の影響がある。橋梁であれば河道を改変することはないため、魚類、底生動物への影響は限定的だと考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：周辺の環境に配慮した道路構造等の検討によって軽減が考えられる。</p>	<p>①野川マップ (野川流域環境保全協議会)</p> <p>②道路概略検討 (東京都/平成30年)</p>

環境	野川	親水／水辺空間での活動への影響	<p>①現状：身近な水辺として、子供及び高齢者も安全に水辺に近付けるようになって いる。</p> <p>②分析：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が 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。</p> <p>③代替・軽減策：周辺の環境に配慮した道路構造等の検討が考えられる。</p>	<p>①野川マップ（野川流域環境保全協議会）</p> <p>②道路概略検討（東京都／平成30年）</p>
		景観／周辺からの視認性、野川を含む景観への影響	<p>①現状：前原町三丁目で野川を横断する計画となっている。周辺には、生産緑地と 宅地がある。大城橋、豊住橋等がある。</p> <p>②分析：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。 橋梁から野川を眺望する新たな風景の創出、野川の橋梁を含む風景の変化等の評 価は設計により異なるが、現時点で橋梁の周辺環境と調和した設計については不 明である。</p> <p>③代替・軽減策：設計に当たり地域の特徴を把握し、反映することが考えられる。</p>	<p>①野川マップ（野川流域環境保全協議会）</p>
		水量・治水／水量、治水への影響	<p>①現状：野川は国分寺崖線（はげ）の湧水を水源としている。周辺には、都立公園 が整備され、その西側では市街化された地域が広がっている。</p> <p>②分析： （地下水の涵養）雨水の地下浸透が舗装により妨げられる可能性が否定できない。 （治水）雨水の地下浸透量が減少し、地表水の流出が増加することにより、水量が 増加する可能性が否定できない。 （水量）国分寺崖線（はげ）での道路整備により、地下水や湧水への影響の可能性 が否定できない。</p> <p>③代替・軽減策：（地下水の涵養／治水）歩道、車道とも透水性の舗装にすること により、地下水の涵養が図られ、地下水・湧水を水源とする野川の水量の保全に 一定の効果があると考えられる。また、地表水の流出による河流の増加も一定程 度予防できると考えられる。</p>	<p>①②野川流域河川整備計画（平成29年7月）</p>
		生物／植物、ほ乳類、鳥類、両生類等への影響。生物保護に関する法令上の公園の位置付け整理	<p>①現状：武蔵野公園の地域では、はげの雑木林・野川・水田跡草原が連続してお り、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。当該 路線周辺で動植物調査が行われていない。</p> <p>②分析：動植物調査が行われていないことから、実態を踏まえた道路整備の影響を</p>	<p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都／令和4年3月）</p>

環境	公園	<p>評価することは困難である。</p> <p>③代替・軽減策：周辺の環境調査を行い、影響に配慮した道路構造等の検討が考えられる。</p>	
		景観／景観への影響（公園からの眺望）	
		<p>①現状：武蔵野公園の都市計画公園区域は、ムジナ坂の東側である。ムジナ坂の西側は宅地である。東京都景観条例では「国分寺崖線景観基本軸」に位置付けられている。</p> <p>②分析： （橋梁案）国分寺崖線（はげ）の崖線上と崖線下を橋梁でつなぐ計画になっており、ムジナ坂の上に橋梁が架かる。橋梁は、遠景からも視認できると考えられる。また、近景では上空を遮蔽し、公園の解放感を損なう可能性がある。 （掘割案）断面計画において切土法面が発生する。崖斜面が道路幅員以上に掘削され、公園側からの視認に影響を与える可能性がある。 （擁壁案）国分寺崖線の崖線上と崖線下を結ぶ坂に擁壁が作られるため、遠景からも視認できると考えられる。また、近景では上空を遮蔽し、公園の解放感を損なう可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：景観への影響については、自然環境との調和に配慮した橋梁等の意匠により、市民に親しまれる新たな都市的景観を創出できる可能性がある。</p>	<p>①東京都景観条例（平成23年12月改正）</p> <p>②道路概略検討（東京都／平成30年）</p>
		機能／公園の機能、役割、活動への影響	
		<p>①現状：武蔵野公園は都市計画法及び都市公園法に基づく風致公園（主として風致の享受の用に供することを目的とする都市公園）になっている。都立公園の役割は、憩いの場、クールアイランドとして都市環境の緩和、景観の形成、多様な生物の生息空間及び災害時の避難場所等の機能を有する。一部開園済みの区域がある。</p> <p>②分析：都市計画道路は、国分寺崖線の北側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、健康運動及び文化活動等の機能は維持される。</p> <p>③代替・軽減策：都市計画公園区域の変更により、機能を代替することが考えられる。</p>	<p>①都市公園法施行令第2条</p> <p>①武蔵野公園マネジメントプラン（東京都／令和4年3月）</p> <p>①パークマネジメントマスタープラン（東京都建設局／令和6年3月）</p>
都市環境	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）		
	<p>①現状：当該路線は大部分が宅地であり、一部が公園や国分寺崖線（はげ）となっている。</p> <p>②分析：当該路線の整備により、宅地部分は宅地内のみどりが減少する。また、用</p>	<p>①小金井都市計画図</p> <p>②都市計画運用指針（国土交通省／令和2年9月）</p>	

都 市 環 境	<p>途地域は、道路の整備状況、土地利用の動向及び幹線道路と沿道の土地利用との調和、円滑な道路交通の確保等を勘案して定めることが望ましいことから、都市計画を変更する可能性がある。また、経済活動の活性化及び利便性が向上する可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国分寺崖線部分は橋梁や擁壁等の高架構造物等が設置される可能性がある。周辺住宅や植栽に影響が生じる可能性がある。 ・整備により、地域の発展に寄与する一方で、環境に対する影響が生じる可能性がある。 ・削除される生産緑地の面積は合計約2,700㎡(4箇所) <p>③代替・軽減策：地元の住民とまちづくりを進め、適切な土地利用を検討する。</p>	
	環境負荷／通行車両による地域への影響（大気、騒音）	
<p>①現状：周辺の生活道路は、幅員約4m程度の道路が多く、乗用車の通行が多い。狭いため大型車両の通行は少ない。</p> <p>②分析：走行車両の大気汚染の影響について、環境基準を超える大気汚染が予想されるかどうかは、市内の大気質調査を踏まえて評価する。</p> <p>(大気質)</p> <p>市では交差点沿道地域19地点を含む50地点で、二酸化窒素について令和6年2月27日から同年3月1日まで測定を実施している。調査によれば、全ての地点において、環境基準値を下回っていた。当該路線の調査結果及び将来交通量推計から、環境基準を超える大気汚染は予想されない。</p> <p>(騒音・振動)</p> <p>市では、都道6路線（五日市街道、小金井街道、連雀通り、新小金井街道、東八道路、東大通り）の騒音と振動について令和5年6月13日～15日に測定を実施している。</p> <p>(騒音) 調査によれば、全6地点が昼間、夜間とも環境基準を達成した。当該路線の調査結果及び将来交通量推計から、環境基準を超える騒音は予想されない。</p> <p>(振動) 調査によれば、全6地点が昼間、夜間とも要請限度を達成した。当該路線の調査結果及び将来交通量推計から、要請限度を超える振動は予想されない。</p> <p>(ヒートアイランド)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地表面の人工被覆（アスファルト舗装面）の増加、土地利用が変更された場合の都市形態の高度化による影響（中高層建物の増加等） <p>③代替・軽減策：舗装の改善（保水性舗装・遮熱性舗装）、街路樹等による軽減、遮音壁等の検討</p>	<p>①大気質調査委託報告書（小金井市／令和5年度）</p> <p>①要請限度に係る自動車交通騒音振動調査（小金井市／令和5年度）</p>	

文化 生活	コミュニティ／地域コミュニティへの影響	
	<p>①現状：当該路線の計画区域には現道がなく、延長の約80%が住宅地である。</p> <p>②分析：都市計画道路区域内の居住者は立ち退くことが必要な住民がいるため、地域コミュニティからの離脱を余儀なくされる。また、区域外の居住者にとっても、16m幅員の道路をまたぐことになり心理的な分断が生じる。自然に関係する市民活動もさかんであり、生態系及び自然環境の変化は2次的にコミュニティに影響を与える可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：道路は通行の機能だけでなく、コミュニティの機能をもたせた計画を要望することも考えられる。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>②団体ヒアリング</p> <p>②ストリートデザインガイドライン（国土交通省都市局・道路局／令和3年5月）</p>
	学校等／学校、保育園、通学路等への影響	
	<p>①現状：周辺には、小・中学校、保育園及び幼稚園がある。園外保育や環境教育等として野川、国分寺崖線（はげ）及び武蔵野公園周辺が活用されている。整備による影響として、環境教育との関係が懸念される。</p> <p>②分析：歩車道分離により、安全に通学できる環境が整備される。通学路周辺の交通規制、信号機の設置及び速度制限等の対策が必要になる可能性がある。</p> <p>③代替・軽減策：スクールゾーンの指定及び区画線の設置等により安全性を高めることが検討できるが、幅員及び地域住民との合意形成等の課題がある。また、物理的な歩車道分離をすることは困難である。</p>	<p>①小金井市教育委員会ホームページ</p> <p>②団体ヒアリング</p>
	住環境／生活、健康への影響	
<p>①現状：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。</p> <p>②分析：利便性への影響：アクセスの向上により利便性が向上するとともに、周辺地域の交通量が増加する可能性がある。経済性への影響、交通の利便性、容積率制限等の要因により、土地価格が上昇する可能性がある。道路計画地付近は、静けさが損なわれ、これまでの生活環境に変更が生じる可能性がある。</p> <p>・国分寺崖線（はげ）部分は構造物等が設置された場合、影や生活動線への影響が考えられる。</p> <p>③代替・軽減策：地域の街並みをいかした環境整備に取り組み、適切な住環境の形成を図る。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>②不動産鑑定評価基準（国土交通省／平成26年5月改定）</p>	
街並み／景観への影響（高さ、色）		
<p>①現状：・現在の宅地部分は第一種低層住居専用地域（建ぺい率40%・容積率80%・第一種高度地区）で、低層住宅のための地域。屋外広告物（＝看板）の禁止区域。ムジナ坂やはげの小路等地域固有の街並みがある。</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p>	

生活	<p>②分析：建物の更新については、当該路線の整備に伴い、新しい建物に建て替えが促進される。これにより、耐震性及び防火性が向上し、安全で快適な街並みが形成される。また、当該路線の整備により、街路樹の植栽及び歩道の整備が行われ、緑陰のある歩行者空間が創出される等、景観が改善される。生活環境が向上する一方で、はけの小路等の特徴が失われるおそれがある。</p> <p>③代替・軽減策：地域の街並みをいかした環境整備に取り組み、適切な住環境の形成を図る。</p>	
	<p>生産緑地／生産緑地への影響</p> <p>①現状：地区番号108、地区番号109、地区番号137、地区番号139の4か所が該当する。</p> <p>②分析：都市農業振興基本法に基づく「都市農業振興基本計画」では、都市農地を「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」へと明確にした。都市計画道路により削除される生産緑地面積は、合計約2,700㎡である。道路の分断により、営農への影響が懸念される。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井市都市計画課調査（令和6年10月）</p> <p>②都市農業振興基本計画（令和4年3月）</p>
生活	<p>文化財／文化財の有無と影響</p> <p>①現状：当該路線の前原町一体では、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。周辺は、市街化されている。</p> <p>②分析：石碑への影響があるため、移設等調整が必要である。</p> <p>③代替・軽減策：なし</p>	<p>①小金井市ホームページ</p> <p>①②東京都教育委員会ホームページ</p>
	<p>遺跡等／遺跡、神社仏閣等の有無と影響</p> <p>①現状：当該路線と重複している埋蔵文化財包蔵地（遺跡）は4つ（栗山遺跡、新橋遺跡、小金井市No.13遺跡及び小金井市No.11遺跡）あり、当該路線と重複している神社仏閣等はない。</p> <p>②分析：埋蔵文化財包蔵地の中で建築物の建築等や開発を行う場合には、着工の60日前までに届け出ることが文化財保護法によって義務付けられている。</p> <p>③代替・軽減策：試掘調査により設計や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。</p>	<p>①小金井市ホームページ</p> <p>②③文化財保護法、文化庁ホームページ</p>
歴史	<p>地域資源／はけの小路、ムジナ坂、天神橋、美術館等への影響</p> <p>①現状：当該路線と重複している地域資源は、はけの小路及びムジナ坂。また、周辺にある主な地域資源は、はけの森美術館、小金井神社、天神橋等</p> <p>②分析：はけの小路及びムジナ坂の風景が喪失し、文化的な価値が棄損する。市広報媒体における写真掲載が数多くあり、パブリックイメージを棄損する。</p>	<p>①小金井このまちガイド（（一社）小金井市観光まちおこし協会／令和3年3月）、（公社）東京都公園協会ホームページ</p> <p>②東京都公園協会ホームページ</p>

	歴史	③代替・軽減策：地域の環境をいかした整備に取り組み、地域資源の価値の向上を図る。	②団体ヒアリング
生活	風土	風土／文化的特徴への影響	
		<p>①現状：国分寺崖線（はけ）、野川や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。大岡昇平及び中村研一等、この地域で創作された文化がある。</p> <p>②分析：国分寺崖線（はけ）及び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に影響が懸念される。</p> <p>③代替・軽減策：地域の環境をいかした整備に取り組み、周辺の環境に調和した環境を育む。</p>	<p>①小金井市ホームページ</p> <p>①団体ヒアリング</p>