

優先整備路線の検証について
報告書

令和7年1月

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 本市の状況
- 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

- 1 1次検証結果
- 2 2次検証結果

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」となっており、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、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、植物とこれ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やヒートアイランド現象を緩和するとともに、大震火災等の災害時における避難路・避難場所等の形成や雨水浸透機能の発揮など防災性を向上させ、国民が身近に親しめる多様なレクリエーションや自然とのふれあいの場となり、野生生物の生息・生育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 本市の状況

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7年1月1日現在で125,181人になっている。ただし、この中で、老年人口の増加率が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、高齢化と少子化は更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、小金井市みどりの基本計画（令和3年3月）では、「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ます。」となっている。

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、学校等がある。本市の北部に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、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（令和2年）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「小金井市のよいところ・自慢したいところ」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。」となっている。

また、将来像の実現に向けた政策の取組方針の【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。」となっている。

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。」となっている。

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 など

(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 など

(3) みどり・水・環境共生に関する課題

- ・国分寺崖線（はげ）及び野川などのみどり・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 など

(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 など

(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 など

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」となっている。

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号線外の主な選定理由は「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路線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）、小金井市長へ事業化中止を求める要望、環境保全と道路整備の在り方についての意見、整備推進に関する要望等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及び決議が提出されている。

<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

（整備推進・要望等：70件、廃止・見直し：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) 市議会の動向（令和6年12月現在）

- ・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12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) 本市の動向

- ・都市計画道路（優先整備路線の2路線）に係る3, 000人アンケート実施
（調査期間：令和2年2月26日～同年3月19日、回収数：903件）
- ・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）

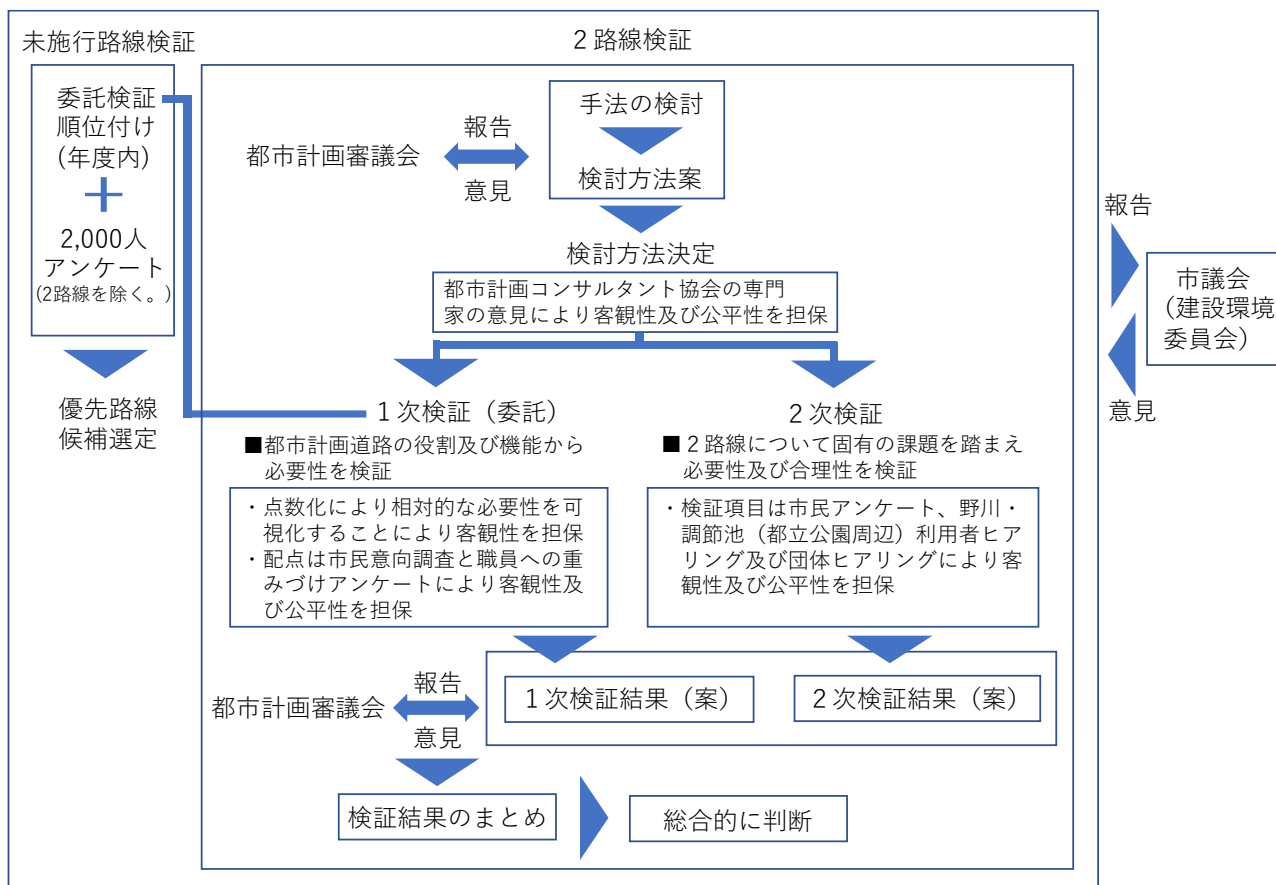
第2章 検証方法及び市民意向調査

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市による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 検証方法の検討

(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、市議会の意見、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について、市民の2路線に関する意向を調査する。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・検証の結果に対し、対応策についても検討を行う。

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、市議会の意見、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、評価項目の妥当性の確認を行った。さらに、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。

なお、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が、整備費用については、2路線は東京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。

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・評価の視点

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・評価の視点

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・評価の視点

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・評価の視点

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) 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・評価の視点

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・評価の視点

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・評価の視点

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・評価の視点

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
	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
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

(3) 検証に係る前提条件の整理

東京都は、令和6年11月29日から開催された小金井都市計画道路3・4・11号線外に係るオープンハウスでは、道路構造の検討（橋梁案、掘割案、地下トンネル案）で、国分寺崖線（はけ）、野川、地下水等への影響を最小限に抑えることができる橋梁案が最適との考えを示した。本検証では、橋梁案が最適との説明は一定の合理性があり、東京都が橋梁案で事業化の検討を進めることも想定し、橋梁案を前提に検証を実施することとした。

第3章 検証結果

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

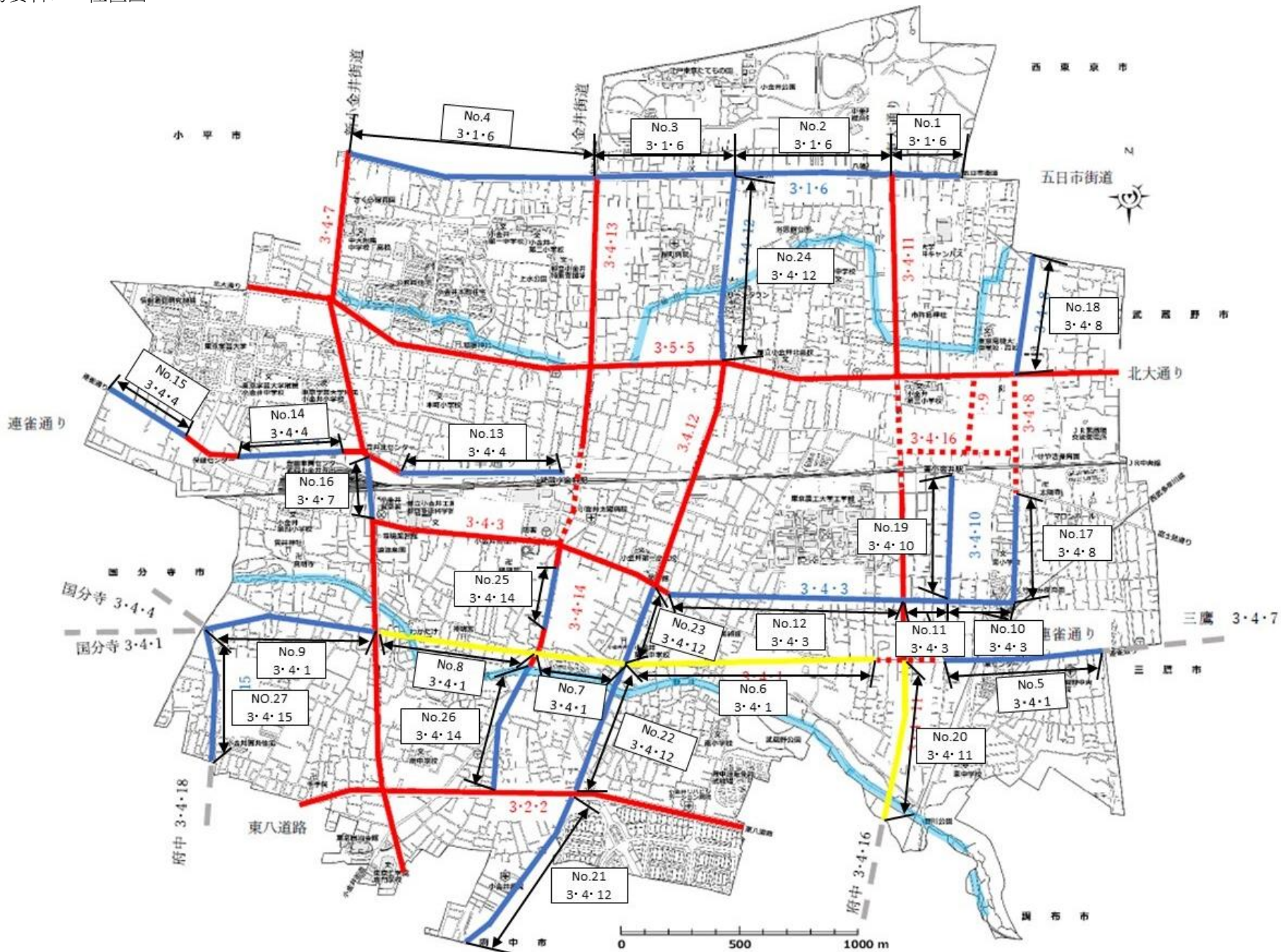
令和7年1月時点

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	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生活空間機能の確保	⑯生活道路の安全性向上	⑰都市骨格形成	⑱街区形成機能			⑲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
1	3・1・6	五日市街道	武蔵野市境～3・4・11	概成	△	△	○			○	△		○	○		○						33	11		
2	3・1・6	五日市街道	3・4・11～3・4・12	概成	△	△	○			○	○		○	○		○						41.5	6		
3	3・1・6	五日市街道	3・4・12～3・4・13	概成	△	△	○			○	○		○	○		○				○		46.5	4		
4	3・1・6	五日市街道	3・4・13～3・4・7	概成	△	△	○			○	△		○	○		○				○		40	8		
5	3・4・1	連雀通り	三鷹市境～3・4・11	概成		△	○		○		△		○	○			○	○		○		43.5	5		
6	3・4・1		3・4・11～3・4・12	概・未		○	○			○		○	○	○	○		○					49	2		
7	3・4・1		3・4・12～3・4・14	未着手		○	○				△			○	○		○					28.5	16		
8	3・4・1		3・4・14～3・4・7	未着手		○	○				△			○			○	○				29.5	15		
9	3・4・1		3・4・7～国分寺市境	未着手		○	○	○			△			○				○	○	○		41.5	6		
10	3・4・3		新小金井駅～3・4・10	未着手					○		△								○			10.5	26		
11	3・4・3		3・4・10～3・4・11	未着手			○		○		△											12.5	25		
12	3・4・3		3・4・11～3・4・12	未着手					○		△					○			○			16.5	23		
13	3・4・4	行幸通り	武蔵小金井駅～3・4・7	概成		△			○		△							○	○		○	23.5	18		
14	3・4・4	行幸通り	3・4・7～連雀通り	概成		△	○				△			○								15.5	24		
15	3・4・4	行幸通り	連雀通り～国分寺市境	概成		△	○				△		○	○								21.5	21		
16	3・4・7	新小金井街道	3・4・3～3・4・4	概成	△	△	○				△		○	○		○						30	14		
17	3・4・8		新小金井駅～富士見通り	未着手		△			○	○	△								○			20.5	22		
18	3・4・8		3・5・5～武蔵野市境	未着手		△					△				○		○	○	○			23.5	18		
19	3・4・10	栗山通り	東小金井駅～3・4・3	未着手					○		△								○			10.5	26		
20	3・4・11	東大通り	府中市境～3・4・1	未着手		△	○	○	○	○	○	○	○	○	○		○					53	1		
21	3・4・12		府中市境～3・2・2	未着手		△			○	○		○	○						○			27	17		
22	3・4・12		3・2・2～3・4・1	未着手		△	○		○		△						○	○	○			31.5	13		
23	3・4・12		3・4・1～3・4・3	未着手		△	○		○	○	△				○		○					32.5	12		
24	3・4・12	緑中央通り	3・5・5～3・1・6	未着手		△	○		○	○		○		○		○		○	○	○		49	2		
25	3・4・14	小金井街道	3・4・3～3・4・1	概成		△	○		○		△		○	○		○		○				36.5	9		
26	3・4・14	小金井街道	3・4・1～3・2・2	概・未		△	○				△		○	○			○		○			33.5	10		
27	3・4・15		府中市境～国分寺市境	未着手		○	○				△	○		○						○		23.5	18		

具体的な評価方法をP14、位置図をP15に掲載しています。

大項目	中項目	小項目	具体的な評価方法
交通機能	通行機能	①骨格幹線道路網の形成	広域幹線道路の位置付けがある路線を評価
		②都市間ネットワークの形成	隣接市と接続する路線を評価
		③円滑な物流の確保	広域的な物流拠点へアクセスする道路を評価
		④交通処理機能の確保	将来交通量推計により1日当たり6,000台以上の交通量を確保する路線を評価
	アクセス機能	⑤救急医療施設へのアクセス向上	拠点の中心部から幹線道路と救急告示病院の最短経路となる路線を評価
		⑥交通結節点へのアクセス向上	鉄道駅の圏域500m以内に未着手区間がある路線及び拠点の中心部からインターチェンジへのアクセス時間の短縮に寄与する路線を評価
		⑦避難場所へのアクセス向上	避難拠点等に接続する路線を評価
空間機能	都市空間機能	⑧都市環境の保全	自動車の走行性の向上に関して寄与度の高い4車線以上の路線を評価
		⑨良好な都市空間の創出	みどりの拠点（広域交流拠点）、みどりの軸に接続する路線を評価
		⑩公共交通の導入空間	未着手区間が公共交通不便地域内にある路線を評価
	都市防災機能	⑪緊急輸送道路の拡充	未着手区間が緊急輸送道路と重複している路線を評価
		⑫延焼遮断帯の形成	未着手区間が延焼遮断帯に設定されている路線を評価
		⑬災害時の代替機能	土砂災害危険箇所において代替機能を有した路線を評価
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	観光拠点などにアクセスする路線を評価
		⑮生活空間機能の確保	バリアフリー計画で位置付けられている施設にアクセスする路線を評価
		⑯生活道路の安全性向上	スクールゾーンを通過する、又は、指定エリアの周辺に位置し、都市計画道路の整備により、スクールゾーンへの通過車両の抑制が期待される路線を評価
	都市機能	⑰都市骨格形成	各拠点のエリア内及び拠点に接する路線を評価
		⑱街区形成機能	未着手区間が木造住宅密集地域等を通過する路線を評価
		⑲まちづくりへの貢献	地域のまちづくり計画に関連する路線を評価

<参考資料> 位置図



(1) 順位による必要性の評価基準

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

(2) 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

(1)で定めた順位による必要性の評価基準に基づき、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、未着手路線全27区間中1位であった。 ・相対的な必要性は高い。
3・4・1号線	3・4・11号線 ～ 3・4・12号線	2位	<ul style="list-style-type: none"> ・3・4・11号線～3・4・12号線区間は、未着手路線全27区間中2位であり相対的な必要性は高い。 ・3・4・12号線～3・4・14号線(小金井街道)区間は、未着手路線全27区間中16位であり相対的な必要性は普通 ・3・4・14号線(小金井街道)～3・4・7号線(新小金井街道)区間は、未着手路線全27区間中15位であり相対的な必要性は普通 ・各区間の相対的な必要性は一様ではない。
	3・4・12号線 ～ 3・4・14号線 (小金井街道)	16位	
	3・4・14号線(小金井街道) ～ 3・4・7号線(新小金井街道)	15位	

2 2次検証結果

2路線の必要性及び合理性を、次のとおり評価した。なお、評価については、2次検証に係る市民意向調査結果も参考にしている。

(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

評価項目		評価及び対応策
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号線は、課題があり代替することは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、都市計画道路ではないことから、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東八道路及び消防拠点（府中消防署朝日出張所等）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"> ・当該路線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割以上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）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、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）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。
	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）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、東八道路及び救急拠点（府中消防署朝日出張所等）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の機能が期待できる。
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」となっている。 ・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排出量の削減が期待できる。
	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

評価項目		評価結果及び対応策（橋梁案）	
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"> ・崖線部分は宅地化されており、浸透施設設置禁止区域になっている。崖線以北で雨水浸透しない場合、地下水の補充が減少すると考えられ、地下水位が低下し、周辺での湧水への影響が考えられる。 ・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ことにより、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、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。ただし、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、橋梁により一部区間の日照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で、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ある。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、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、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、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、公園の開放感を損なう。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が向上する可能性がある。 ・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、生活環境に対する影響も考えられる。

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）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
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、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"> ・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。 ・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）、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

評価項目		評価結果及び対応策
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、拡幅が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、拡幅が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）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）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の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」となっている。 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排出量の削減が期待できる。
	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

評価項目		評価結果及び対応策	
環境	国分寺崖線（はけ）	緑化	<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。 道路整備により減少するみどりは、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。
		湧水	<ul style="list-style-type: none"> 掘割案では、掘削する地盤の高低差は約13.9mで、掘割延長は約300m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。さらに、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。
		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。両側が計画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）の上と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 (はけ)	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（はけ）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13.9mとなり、掘割延長は約300m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、生息環境の悪化が懸念される。
	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。 ・水量については、国分寺崖線（はけ）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の可能性がある。 ・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。
	公園	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。 ・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、公園の開放感を損なう可能性がある。 ・掘割案では、崖線部分が計画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"> ・当該路線は、国分寺崖線（はけ）の北側付近を通過することから、武蔵野公園内での自然とのふれあい、レクリエーション活動、健康運動、文化活動等の機能は維持される。
	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（はけ）部分は、橋梁、擁壁等の構造物が設置される可能性がある。 ・地域のアクセス性が向上し、経済活動の活性化及び利便性が向上する可能性がある。 ・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、生活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）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、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"> ・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。 ・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"> ・整備に伴い建て替えが促進され、沿線では新たな街並みが形成される。 ・歩道空間に街路樹を配置することにより、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減少する生産緑地面積は、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"> ・前原町一帯では、都指定旧跡の金井原古戦場が広がっている。また、その石碑が前原坂下交差点に設置してある。
		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）、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、文化的な価値が棄損する。 ・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による作品など、この地域で創作された文化がある。 ・国分寺崖線（はげ）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への影響が懸念される。