

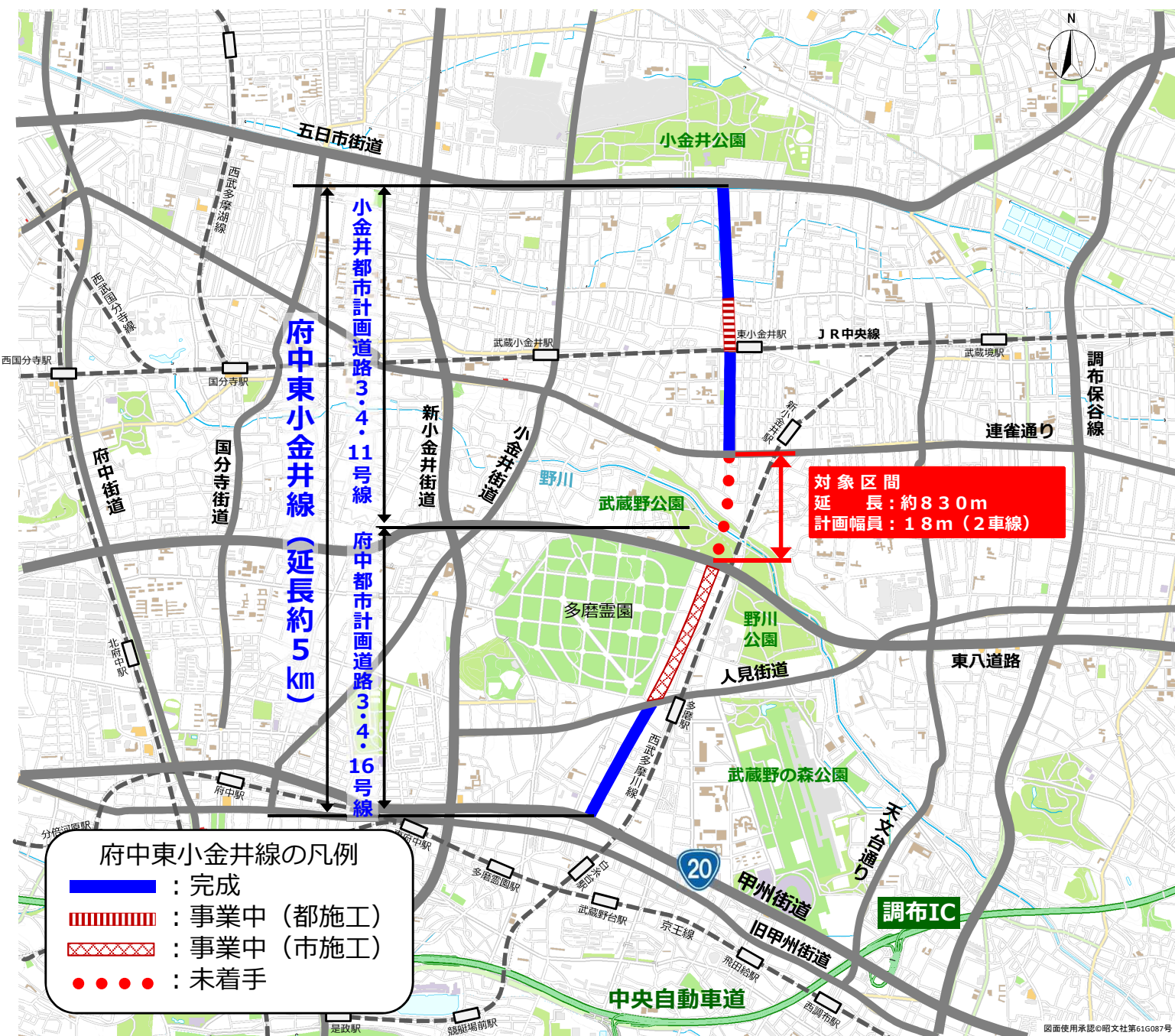
01 小金井3・4・11号線外の概要

○路線概要

小金井都市計画道路3・4・11号線及び府中都市計画道路3・4・16号線からなる府中東小金井線は、甲州街道を起点として五日市街道に至る延長約5kmの都市計画道路で、**広域避難場所へのアクセス向上や生活道路への通過交通の抑制による地域の安全性向上**などに資する重要な路線です。

このうち、小金井市と府中市にまたがる東八道路から連雀通りまでの未着手区間（延長約830m）については、平成28年3月、東京都、特別区、26市2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）**」において、**優先整備路線**として選定されました。

○対象区間の位置図



対象区間周辺の整備状況

小金井都市計画道路3・4・11号府中東小金井線

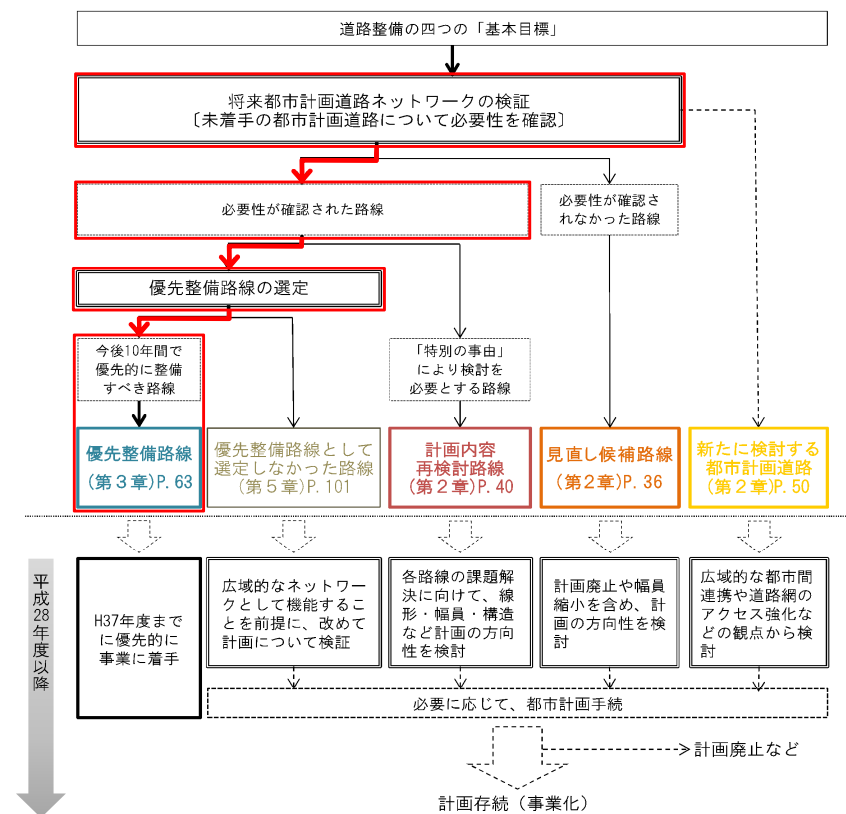
府中都市計画道路3・4・16号府中東小金井線

- ・計画総延長：5, 040m
- ・完成区間：2, 635m (52.3%)
- ・事業中区間：1, 575m (31.3%)
- ・未着手区間：830m (16.4%)



03 小金井3・4・11号線外の位置づけ

○都市計画道路の必要性から優先整備路線の選定まで



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）では、将来都市計画道路ネットワークについて、15の検証項目※からその**必要性を確認**しています。

必要性が確認された路線から、東京全体を捉えた将来像や広域的な課題などの視点から6つの選定項目を設定し、**今後10年間（平成28年度から令和7年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）を選定**しました。

※将来都市計画道路ネットワークの検証項目

- ①骨格幹線道路網の形成 ②都県間ネットワークの形成 ③円滑な物流の確保 ④交通結節点へのアクセス向上
- ⑤交通処理機能の確保 ⑥緊急輸送道路の拡充 ⑦避難場所へのアクセス向上 ⑧延焼遮断帯の形成
- ⑨災害時の代替機能 ⑩都市環境の保全 ⑪良好な都市空間の創出 ⑫公共交通の導入空間
- ⑬都市の多彩な魅力の演出・発信 ⑭救急医療施設へのアクセス向上 ⑮地域のまちづくりとの協働

○本路線における将来都市計画道路ネットワークの必要性の検証結果

小金井3・4・11号線外は15の検証項目のうち、**交通処理機能の確保、避難場所へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成の3項目にて必要性を確認**しています。



2車線道路が担うべき交通量の目安として交通容量の半分（6,000台／日）を設定し、将来の交通量がこれ以上の区間は今後必要であると評価しました。

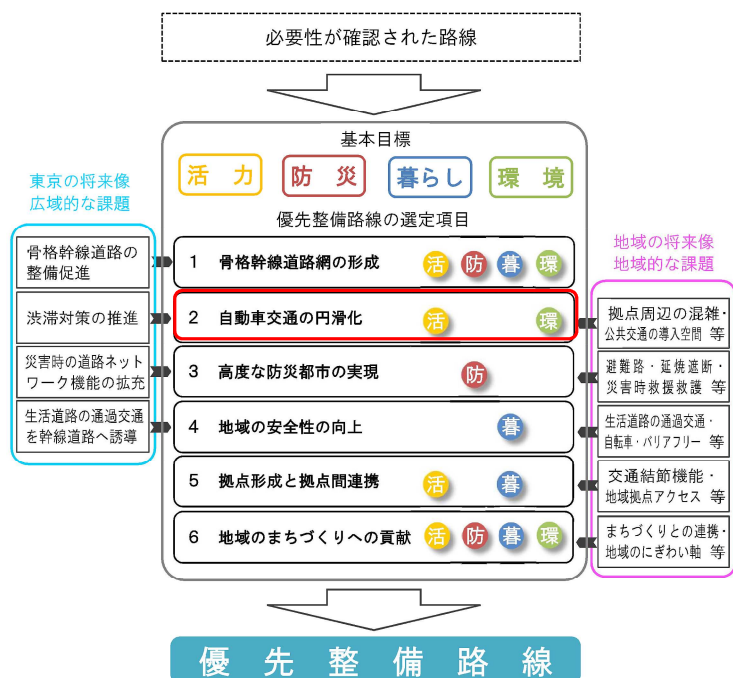
地震時などに身の安全を確保するため一時的に避難する避難場所にアクセスする都市計画道路は今後必要であると評価しました。

防災都市づくり推進計画における延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、今後必要であると評価しました。

04 小金井3・4・11号線外の位置づけ

○本路線における優先整備路線の選定結果

小金井3・4・11号線外は6つの選定項目のうち、「**自動車交通の円滑化**」に該当していることから、今後10年間で優先的に整備すべき路線として定めています。



自動車交通の円滑化

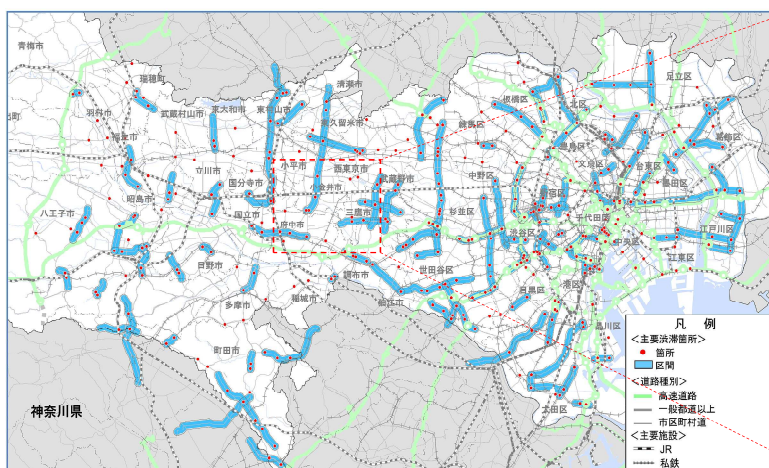
都内の混雑時平均旅行速度は18.7km/hと全国平均（35.1km/h）に比べ著しく低い状況で、特に渋滞の激しい箇所として主要渋滞箇所が433か所指定されています。

渋滞を早期に解消していくため、主要渋滞箇所を含む区間や混雑度1.25※を上回る区間について、交通の転換や拡幅により、渋滞緩和に寄与することが期待される区間を優先性の高い区間として選定しています。

※混雑度
道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度1.25を上回る」とは、1日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。

小金井3・4・11号線外は**主要渋滞箇所のある小金井街道と並行している路線**であり、整備されることで、**交通の転換により渋滞緩和に寄与することが期待**されるため、優先整備路線として選定しました。

主要渋滞箇所



出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料より



首都圏渋滞ボトルネック対策協議会とは

首都圏の渋滞を解消し、円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞ボトルネック対策について効果的な対策の推進を図ることを目的として設立され、国土交通省や首都圏の地方自治体、民間事業者（トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等）等で構成される協議会です。

主要渋滞箇所とは

首都圏渋滞ボトルネック対策協議会では、渋滞関係データから渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、一般の皆様や民間事業者（トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等）、道路管理者（都県政令市・市町村）からご意見を伺ったうえで主要渋滞箇所を特定されています。

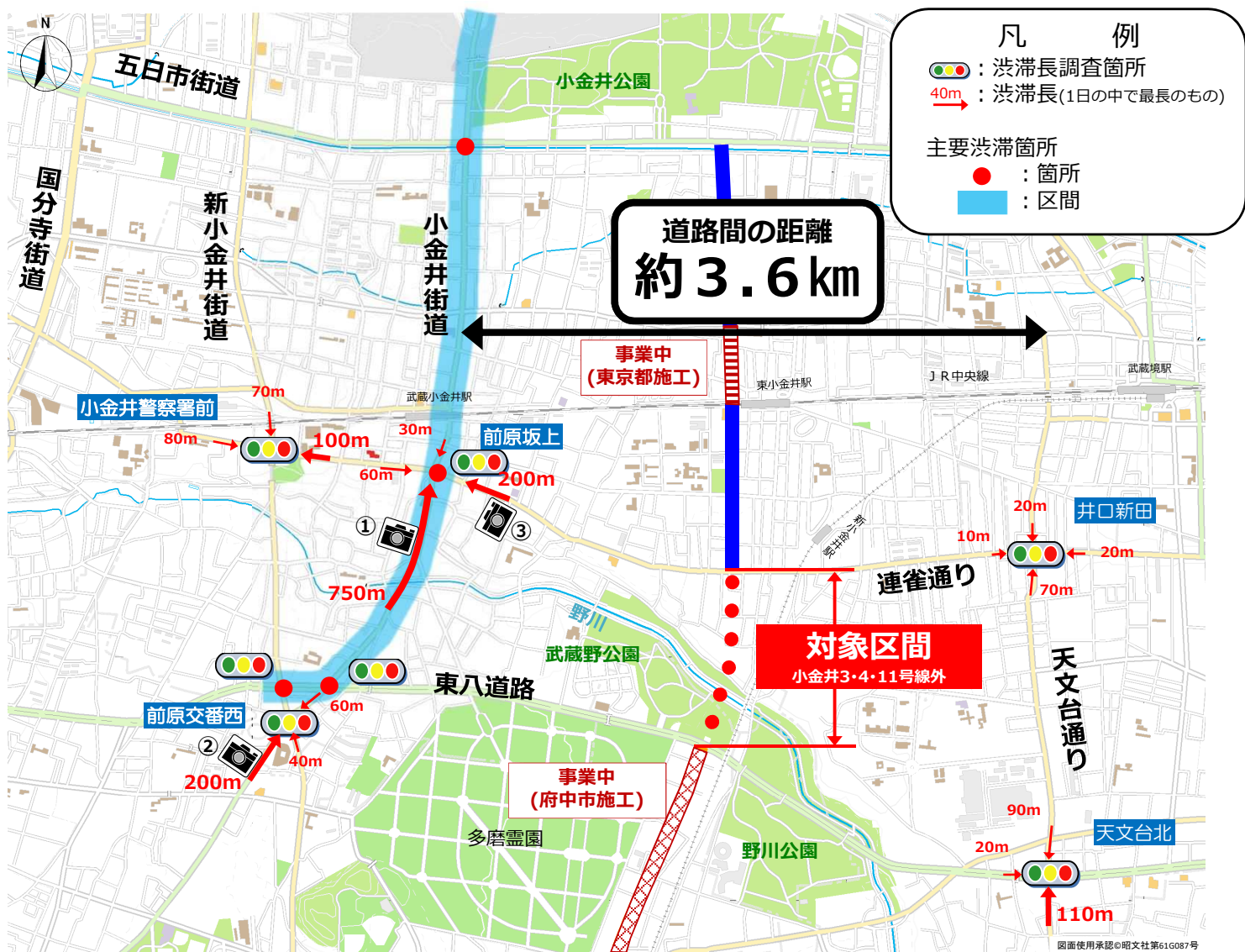
周辺道路の交通渋滞

現在の状況や課題

- ・小金井街道や新小金井街道は主要渋滞箇所にて特定されるなど、**交通渋滞が発生している状況**です。
- ・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いると考えられます。
- ・なお、渋滞の激しい前原坂上交差点では、交差点すいすいプランによる交差点改良事業を実施しましたが、依然として交通渋滞が発生している状況です。

○周辺道路の渋滞状況

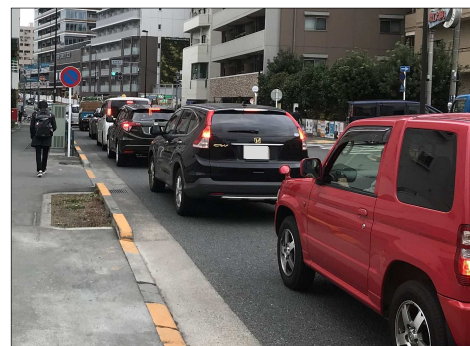
調査日：平成30年11月27日(火) 7:00～19:00



写真①小金井街道（前原坂上の渋滞状況）



写真②小金井街道（前原交番西の渋滞状況）



写真③連雀通り（前原坂上の渋滞状況）

06 本路線の整備効果（例） 中央自動車道へのアクセス性が向上

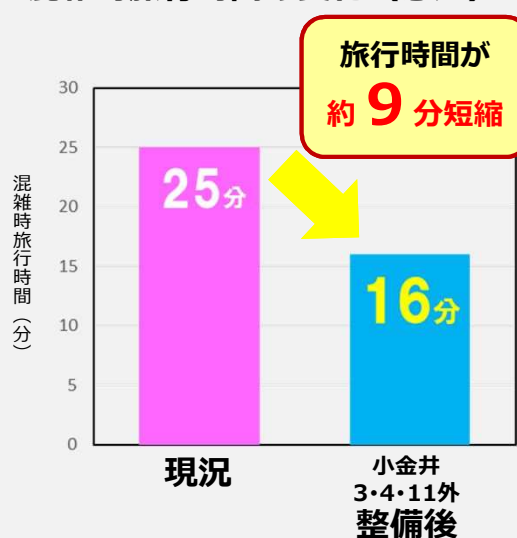
期待される整備効果

- ・対象区間が整備されることで甲州街道から五日市街道までの道路ネットワークが完成し、本路線周辺の利便性が高まります。
- ・これまで小金井街道や天文台通りを利用していた交通が分散され、**周辺地域交通の円滑化にも寄与し、バス交通の定時性向上が期待**されます。
- ・具体的な整備効果の一例として、例えば、東小金井駅周辺と**中央自動車道「府中スマートIC」**との間の**旅行時間は短縮**されることが期待されます。

東小金井駅周辺 → 府中スマートICの経路



混雑時旅行時間の変化（想定）



※現況はプローブデータ（実測データ）を活用し算出
※整備後（事業中及び未着手箇所）はプローブデータにおける現道の旅行速度より算出

出典：Hondaインターナビ・フローティングカーデータ

現在の状況

期待される
整備効果

- ・小金井公園、武蔵野公園、野川公園は**広域避難場所**になっています。
- ・小金井公園は多摩地域に8箇所ある**大規模救出救助活動拠点候補地**であり、大規模災害時には全国からの救出・救助部隊が駆けつけ、ベースキャンプなどの活動拠点になります。
- ・なお、小金井公園にある小金井市総合体育館は**地域内輸送拠点**となっており、災害時の緊急物資等の受入れ、配分、被災地への輸送拠点となります。
- ・本路線の整備により**大規模救出救助活動拠点候補地**や**地域内輸送拠点**がある**小金井公園**が東八道路等と接続されることで、災害時の救助活動や物資輸送が強化され、防災性が向上することが期待されます。

小金井公園：大規模救出救助活動拠点候補地 (救出・救助部隊のベースキャンプなど)



大規模救出救助活動状況イメージ (小金井公園 平成23年 総合防災訓練)

08 震災時の避難路の不足

現在の状況や課題

- ・周辺地域では幅員が6 m未満の道路が多く、震災時には建物や電柱等の倒壊による道路閉塞の恐れがあります。
- ・阪神淡路大震災では、幅員8 m未満の道路の殆どで車両通行が不可となり、幅員6 m未満の道路の6割以上で歩行者の通行も不可となりました。
- ・周辺の住宅地から武蔵野公園へ避難するためには、崖（国分寺崖線）が存在するため、階段を有する道路が多くあります。
- ・しかし、寝たきりの方や障害者の方などは、徒歩での避難が困難な場合もあるため、避難車両等がスムーズに通行できる本路線の整備は、震災対策上、重要となっています。

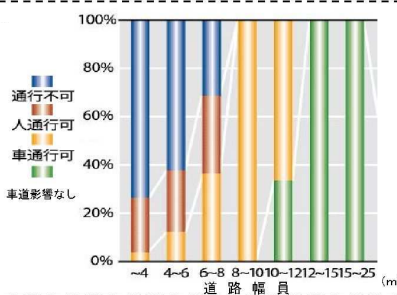
周辺道路の幅員状況



【参考】阪神淡路大震災時の道路状況

阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉鎖の関係

阪神淡路大震災において、幅員 8～10m 以上の道路になると、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能であったということが分かっています。10m 未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。



阪神淡路大震災時の道路状況

現在の状況
や課題

- ・ 今後30年間に約70%の確率で首都直下型地震等が発生すると言われています。都では首都直下型地震の備えとして、耐震化対策や不燃化対策など様々な取り組みを進めています。特に地震や台風による電柱倒壊は、避難・救助や応急復旧の妨げになるため、緊急輸送道路において電線類の地中化を重点的に推進しています。

期待される
整備効果

- ・ 広域避難場所へ接続する本路線を整備することで、避難場所まで迅速かつ安全に避難することができるようになります。
- ・ 本路線の都市計画幅員は18m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、緊急車両などの救援・救助活動に寄与するため、地域の防災性向上が期待されます。

災害時等の電柱の倒壊状況



平成30年台風第21号(大阪府泉南市)

出典：国土交通省

無電柱化の整備事例（連雀通り 小金井警察署前交差点付近）



整備前



整備後

10 生活道路への通過交通の進入

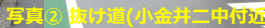
現在の状況や課題

- ・計画道路周辺では、本区間の整備の遅れなどによる周辺道路の渋滞のため、地域に用の無い**通過交通**が「二枚橋の坂」や「はけの道」などの**生活道路へ進入**しています。
- ・歩行者や自転車は、幅員4～5mほどの狭い道路で車を避けながら通り抜けている**危険な状況**となっています。
- ・通過交通の多い「二枚橋の坂」、「はけの道」では交通事故の発生も**多くなっている**ほか、**通学路への車の進入が多く危険**となっています。
- ・また、小金井市では、朝の通学時間帯及び午後から夕方までの時間に交通誘導員を配置するなど交通安全対策を強いられています。

○周辺生活道路の交通状況



写真① はけの道(小金井二中付近)



期待される
整備効果

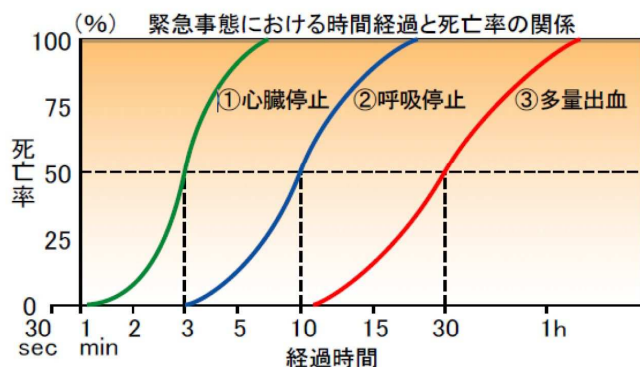
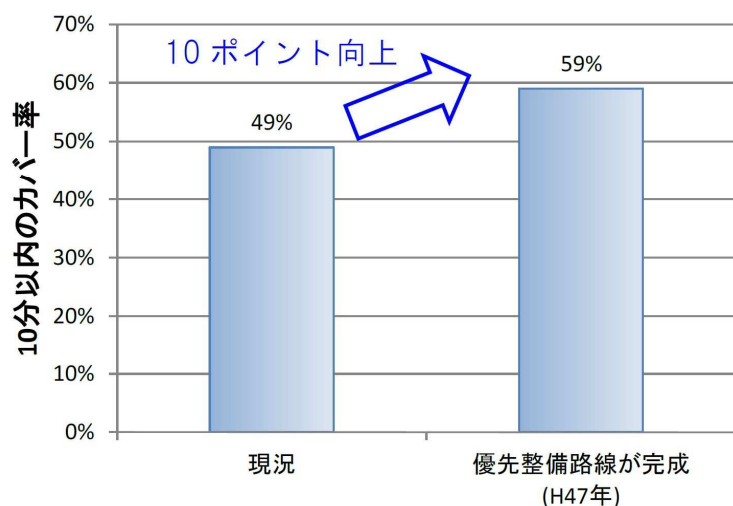
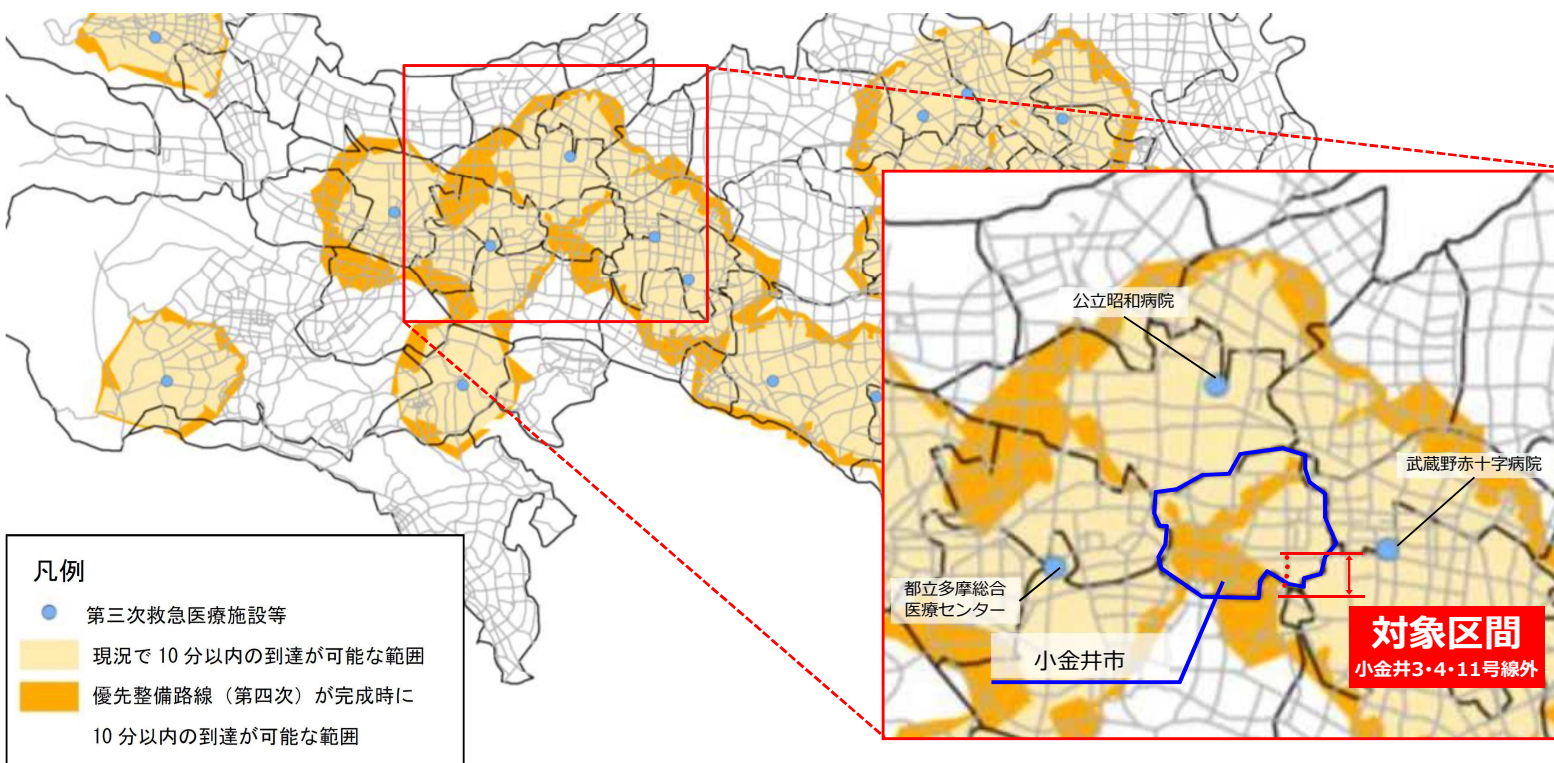
- ・本路線が整備されることで、このような通過交通が転換し、生活道路への進入が抑制され地域の安全性が高まることが期待されます。
- ・なお、本路線は歩道を設置し、歩行者・自転車・自動車を適切に分離して整備するなど、交通安全についても配慮していきます。

現在の状況
や課題期待される
整備効果

- 高度な医療を提供する第三次救急医療施設等※¹が多摩地域には8施設ありますが、本路線の付近では都立多摩総合医療センター、公立昭和病院、武蔵野赤十字病院があります。

- 第四次事業化計画における優先整備路線が完成することにより第三次救急医療施設等まで10分以内で到達可能な区域（カバー率※²）が49%から59%に拡大され、救急医療サービスの向上に寄与することが期待されます。

第三次救急医療施設等までの到達時間が10分以内と見込まれる区域



参考) C a r a 教授 仏国 1981年
(出典: 交通工学 2001 No.6 Vol.36)

〔算定方法〕搬送時（救急活動）における旅行速度平均値（24km/h：「救急活動の現状(平成26年度消防庁)」）を基に予測

※¹ 第三次救急医療施設等：脳卒中や心筋梗塞、頭部外傷など、生命危機を伴う重症及び複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者を24時間体制で受け入れ、高度な診療を提供する救急センターなどの医療施設（都内で26箇所）

※² カバー率：都内の夜間人口（島しょ部除く。）に対する第三次救急医療施設等までの移送時間が10分以内と見込まれる区域内の夜間人口の割合

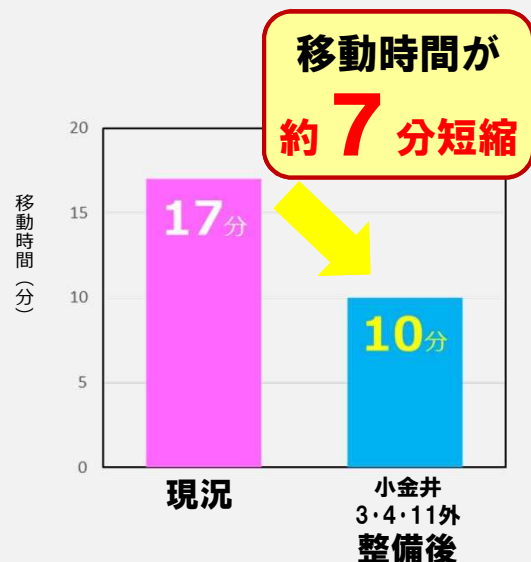
期待される
整備効果

- 例えば、本路線周辺から循環器医療と救急医療を主とした専門病院である（公益財団法人）榊原記念病院（第二次救急）への経路を想定した場合、本路線が整備されることで**移動時間が7分短縮**され、**救急救命率の向上**が期待できます。
- また、救助にあたっては、周辺地域は**狭隘な道路が多く対向車や障害物があると緊急車両の通行の妨げ**となってしまいます。本路線の整備により、緊急車両がスムーズに通行することができるようになります。

○本路線周辺 → 榊原記念病院への経路（主要幹線道路を通行した場合）

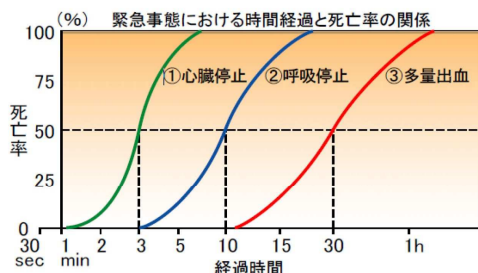


緊急車両の移動時間の変化（想定）



※緊急車両の移動速度を24km/hと想定して算出

本路線の整備により、**移動時間の短縮**が期待できます。

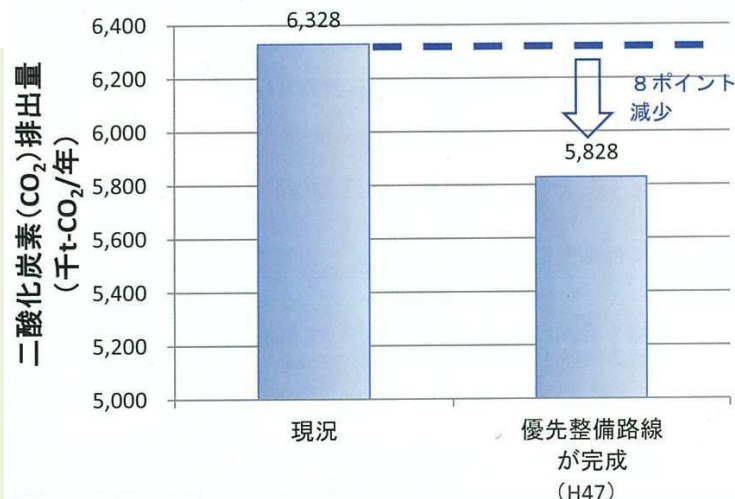


参考）Cara教授 仏国 1981年
（出典：交通工学 2001 No.6 Vol.36）

14 東京の大気状況（四次路線全体）

○第四次事業化計画における優先整備路線の整備効果

- ・優先整備路線が完成し、**渋滞による低速走行が改善**すると、**二酸化炭素（CO₂）排出量が8%削減**（-500千t-CO₂/年：東京ドーム205個分の体積、日比谷公園2,943個分の吸収量に相当）され、地球温暖化の抑制につながることも期待されています。
- ・今後も都市計画道路を整備することにより、渋滞が緩和し自動車の走行速度が向上すると自動車からの環境負荷は低減します。



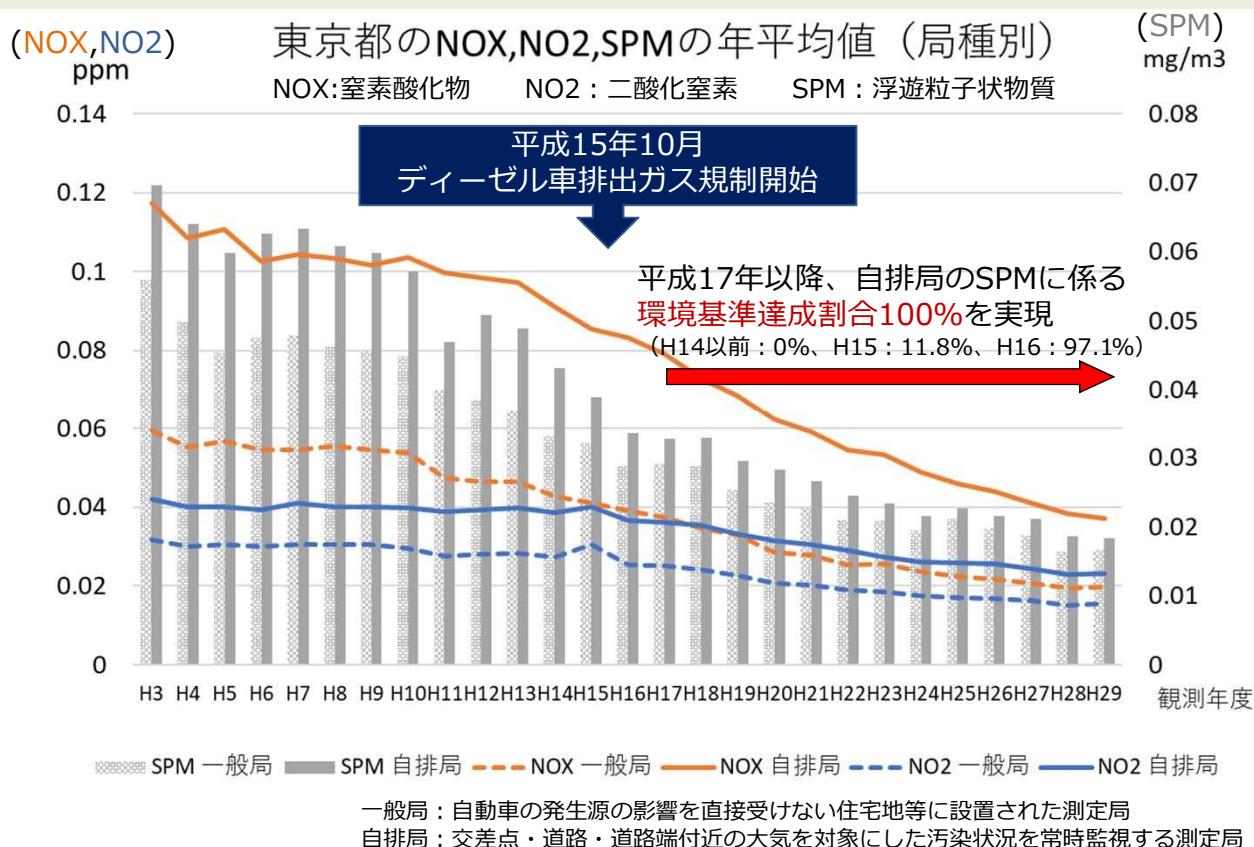
自動車走行による二酸化炭素（CO₂）の排出量

〔算定方法〕

平成22年道路交通センサスの旅行速度及び、交通量、自動車走行時の二酸化炭素搬出係数を基に予測

○東京の大気汚染の推移

- ・東京の大気汚染の状況は、**ディーゼル車規制等**の取組により**大きく改善**しています。

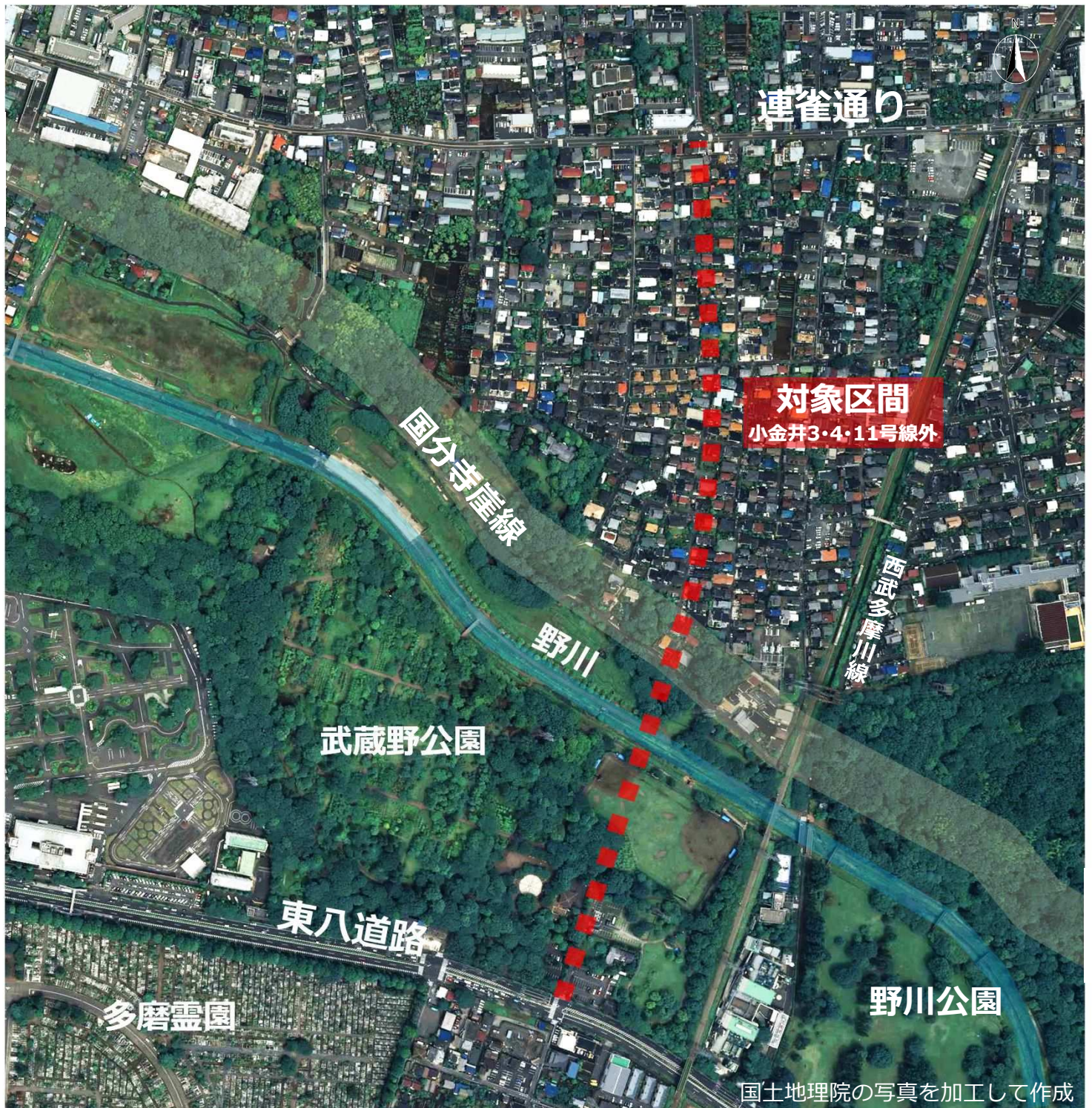


- ・東京都は、環境確保条例等に基づき古いディーゼル車の走行規制、低公害車の普及促進など大気環境の改善に取り組み、着実に成果をあげています。
- ・今後も**道路ネットワーク整備による交通渋滞の緩和**のほか、**次世代自動車等の普及促進**など、環境負荷の低減に取り組んでいきます。

（※次世代自動車等：燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車）

○対象区間周辺の土地利用状況

- ・対象区間は、北側が**住宅地**、南側が**武蔵野公園**となっており、その中間部では北西から南東方向に位置する**国分寺崖線**や**野川**を横断します。



○周辺地域の貴重な自然への配慮

- ・周辺地域は、はけと呼ばれる国分寺崖線や野川、武蔵野公園など、貴重な自然（雑木林、緑地、湧水等）が色濃く残っている地域です。
- ・道路整備にあたっては、貴重な武蔵野の環境や景観に配慮することが重要です。

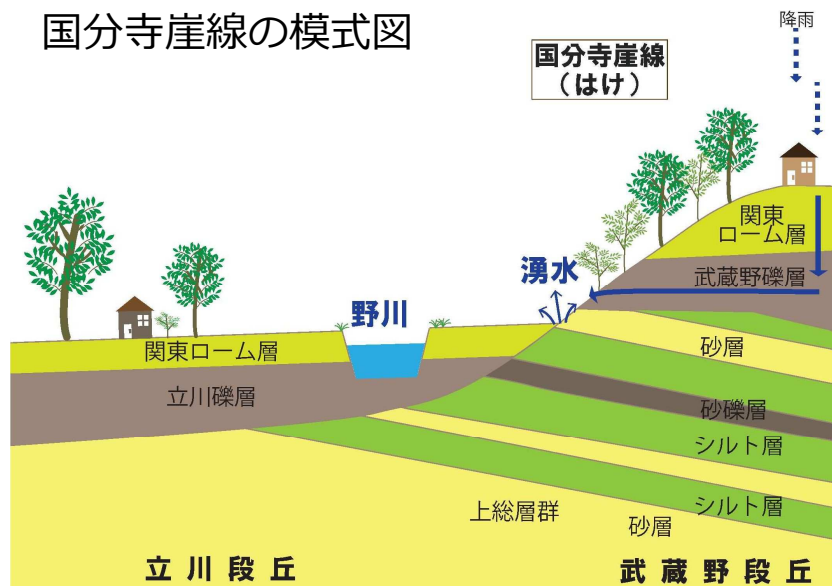


16 国分寺崖線（はけ）をとりまく環境

○国分寺崖線（はけ）

- ・小金井市南部を東西に通る**国分寺崖線**は、武蔵野台地が古多摩川に削られてできた一連の崖地のことで、地域の方々から「**はけ**」と呼ばれて親しまれています。
- ・崖下には**湧水**が湧き出る箇所もあり、野川の主要な水源になっています。
- ・崖線部には**連続した緑**が残されており、湧水や野川とともに、市街化の進んだ都市の中で**自然環境に触れられる貴重な空間**となっています。

国分寺崖線の模式図



東京都土木技術支援・人材育成センター資料に基づき作成

○野川



- ・野川は、国分寺崖線の湧水を集めながら崖線下を流れ、多摩川に合流する河川です。
- ・野川公園や武蔵野公園が川と一体的に整備されており、たいへん親しみやすい川であるといえます。
- ・東京都が実施した「野川第一・第二調節池地区自然再生事業」では、川に隣接した区域に水路、ため池、田んぼ、湿地などが整備され、貴重な動植物が確認されるようになったほか、野外学習の場として市民と自然の繋がりを創出しています。

○湧水

- ・小金井市の地名は、黄金に値する豊富な水が出ることを示す「黄金の井戸」に由来したと言われており、地下水・湧水に縁の深いまちであります。
- ・小金井市内では6か所の湧水地が確認されており、そのうち3か所は「東京の名湧水57選」に登録されています。



美術の森緑地の湧水（東京の名湧水57選）

17 野川に生息・生育する動植物

○動植物の生息・生育環境

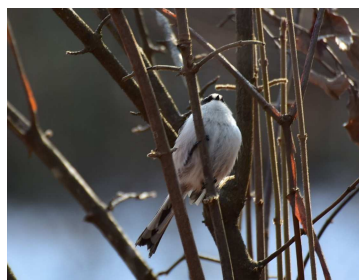
- ・野川は貴重種を含む**多種多様な動植物の生息・生育・繁殖環境**になっています。
- ・事業対象地が含まれる区間である野川の間区間（鞍尾根橋～新井橋）において東京都が実施した「**河川水辺の国勢調査**」等で確認された**貴重種**は下表に示す通りです。

	環境省第4次レッドリスト掲載種	「東京都の保護上重要な野生生物種」掲載種	両方の指定があるもの
魚類	ドジョウ	—	ホトケドジョウ、メダカ
底生動物類	—	オニヤンマ、コヤマトンボ	モノアラガイ
植物	カワチシャ、オオミクリ	ウマノスズクサ、マコモ、クロデントツキ、ウキヤガラ	ミゾコウジュ、フジバカマ、ミクリ、カンエンガヤツリ
鳥類	—	ダイサギ、コサギ、バン、カワセミ、アオゲラ、チョウゲンボウ、モズ、ヤマガラ、ウグイス、エナガ、セグロセキレイ、ベニマシコ、ウソ、イカル	オオタカ
両生類 爬虫類 哺乳類	—	アズマモグラ、イタチ、ニホンカナヘビ、アオダイショウ、シマヘビ	—
陸生昆虫類	ゲンイチモンジセセリ	ハグロトンボ、クマスズムシ、ジャノメチョウ、ショウリョウバッタモドキ、エリザハンミョウ、	キシノウエトタテグモ、キベリマルクビゴミムシ

「野川流域河川整備計画」（H29.7 東京都）掲載の調査結果（H13～26年度、河川水辺の国勢調査ほか（東京都））より貴重種を抜粋



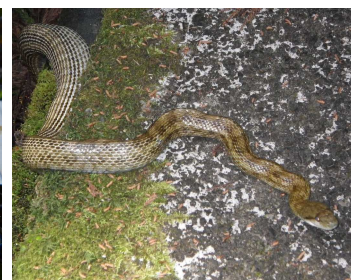
カワセミ



エナガ



ホトケドジョウ



アオダイショウ

カワセミの写真 出典：環境・景観に配慮した川づくり整備事例集,東京都建設局河川部,2017

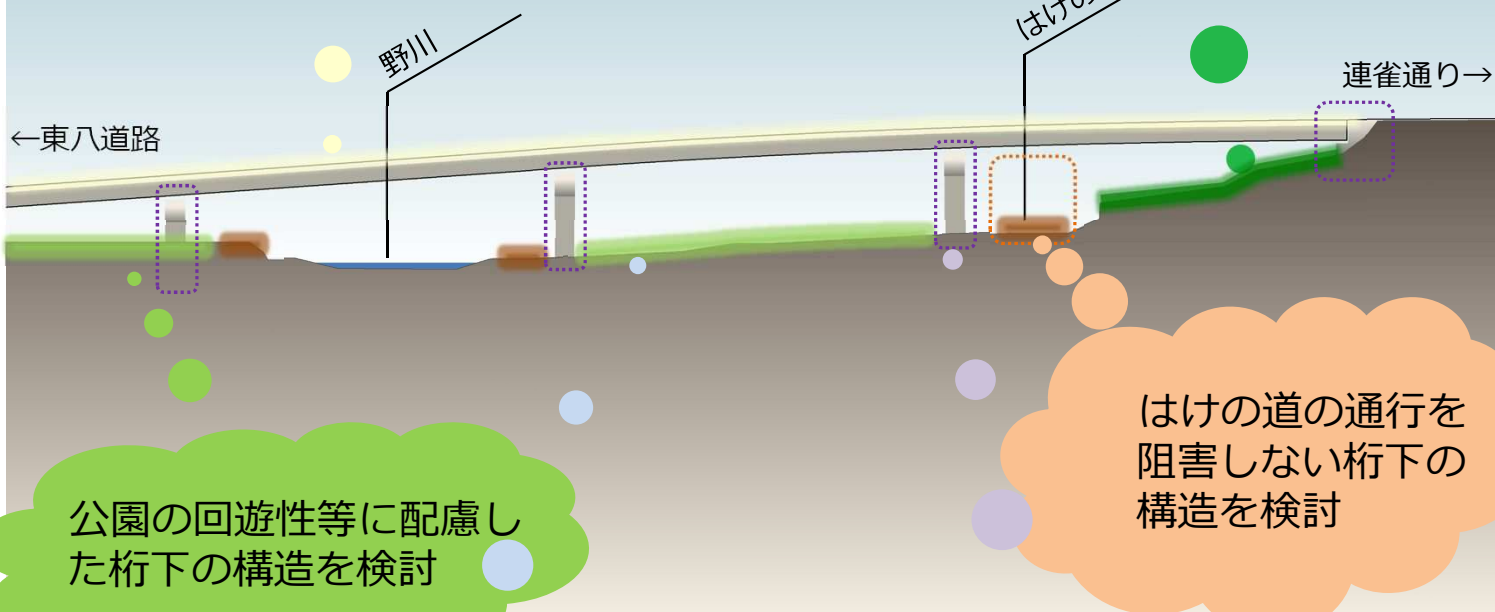
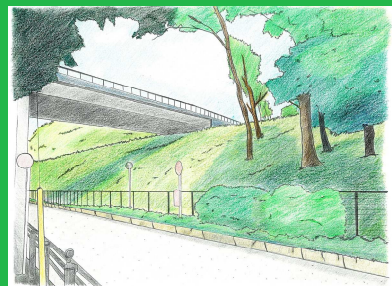


18 環境や景観に配慮した道路構造の検討

○主な検討の着目点

周辺の景観に配慮した、
桁、高欄などの構造、
色彩などを検討

国分寺崖線の連
続性などに配慮
した橋台構造を
検討



公園の回遊性等に配慮し
た桁下の構造を検討

はけの道の通行を
阻害しない桁下の
構造を検討

自然再生事業などの周辺事
業との調整を検討

地下水などに配慮した
橋台、橋脚の位置や構
造等を検討

※イメージ図は検討中のものです。今後、橋台・橋脚の位置等を検討していきます。

- ・計画道路と交差する国分寺崖線（はけ）は、景観法・東京都景観条例における「国分寺崖線景観基本軸」に位置付けられています。
- ・今後、**現地調査を行い、皆さまから頂くご意見や情報等も踏まえながら、必要な保全対策等を検討**していきたいと考えています。

19 環境・景観に配慮した橋のイメージ案

○野川から見た橋のイメージ案



○橋梁からの眺望イメージ案



※イメージ図であり、今後検討していきます。

20 環境調査の実施について

- ・環境への影響を懸念する声が寄せられていることから、本路線と重複する武蔵野公園などを中心に、**地質や地下水、動植物などの環境調査**を来年度から実施する予定です。
- ・調査結果については、今後のオープンハウスなどで公表する予定です。

○調査のイメージ

○地質調査

- ・地盤に細い孔（ボーリング孔）を深く開けていき、採取した土や地盤の試料を直接観察して地質や地層の状況を把握します。

地質調査の様子



○地下水調査

- ・既存の井戸や調査ボーリング孔に水位計を設置し水位の変動等を調べます。

地下水観測の様子



○動植物調査

- ・動物は、例えば調査ルートを歩きながら鳥類を確認するラインセンサス調査や、哺乳類の足跡・食痕等を調べるフィールドサイン調査、罠により小型動物等を捕獲・採取するトラップ調査などにより生息状況を把握します。
- ・植物は、生育する植物を目視観察し、生育状況を把握します。

鳥類のラインセンサス調査



哺乳類のフィールドサイン



昆虫類のライトトラップ

