

01 都市計画道路 小金井3・4・11号線及び府中3・4・16号線について

路線の概要

- 本路線は甲州街道と五日市街道を南北につなぐ地域幹線道路です。
- 現在、東小金井駅付近 及び 東八道路以南で事業を進めています。
- 一方、東八道路から連雀通りまでの区間が、唯一の未整備区間となっています。
- この区間の整備により、広域な道路ネットワークが形成され、様々な効果が期待されます。



期待される効果

周辺道路の渋滞緩和（小金井街道）



生活道路への通過交通抑制（二枚橋の坂）



広域避難場所（武蔵野公園）のアクセス向上



南北地域のアクセス向上（府中SIC、味の素スタジアム等）



整備中 ※都施行
延長：約420m
幅員：18m（2車線）

事業中区間（東小金井駅周辺）



整備予定区間 ※都施行
延長：約830m
幅員：18m（2車線）

事業中区間（東八道路以南）



整備中 ※府中市施行
延長：約1,155m
幅員：16m（2車線）

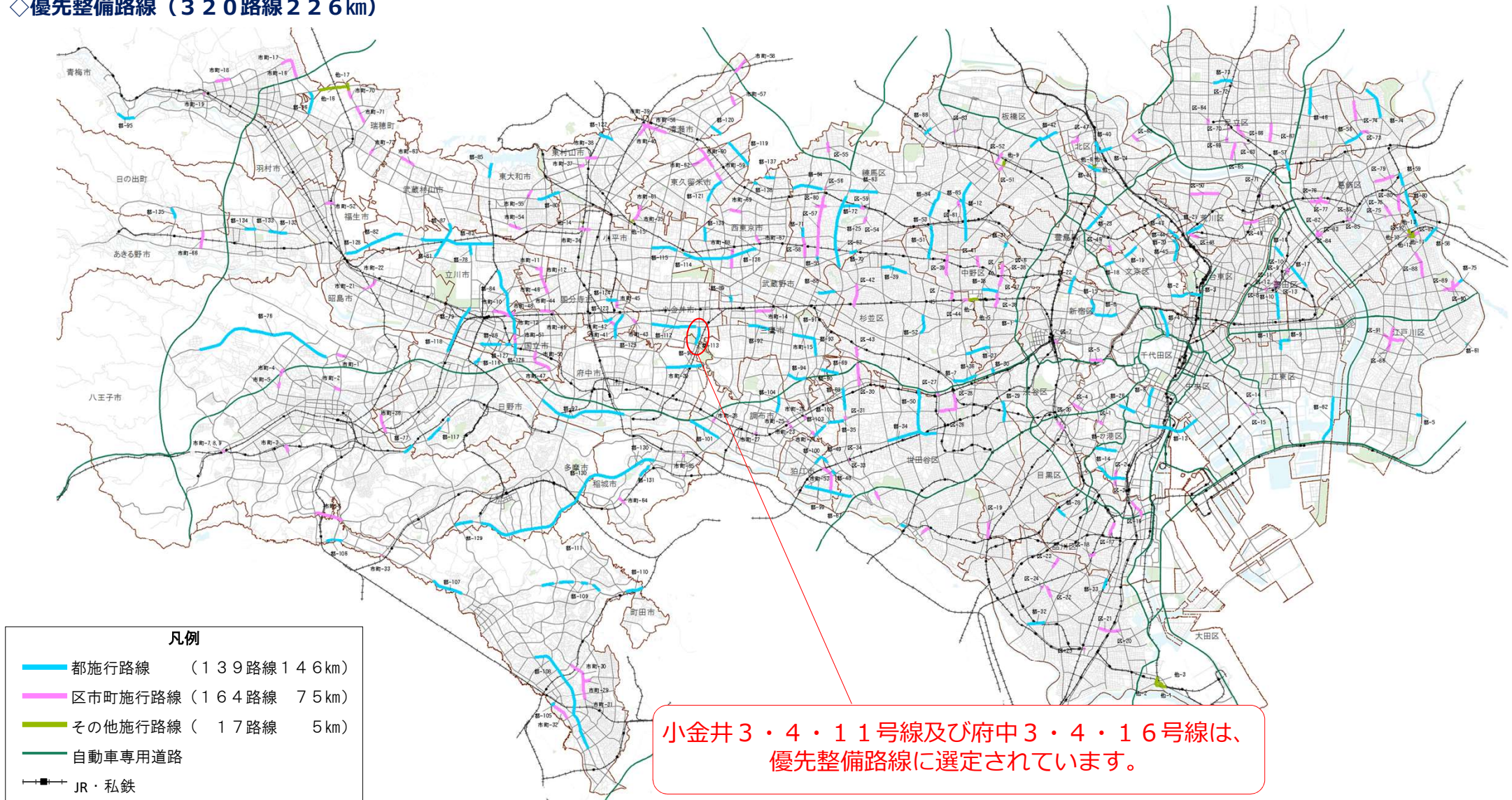
府中東小金井線の凡例

- : 完成
- - - : 整備中
- ● ● : 未整備

02 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）

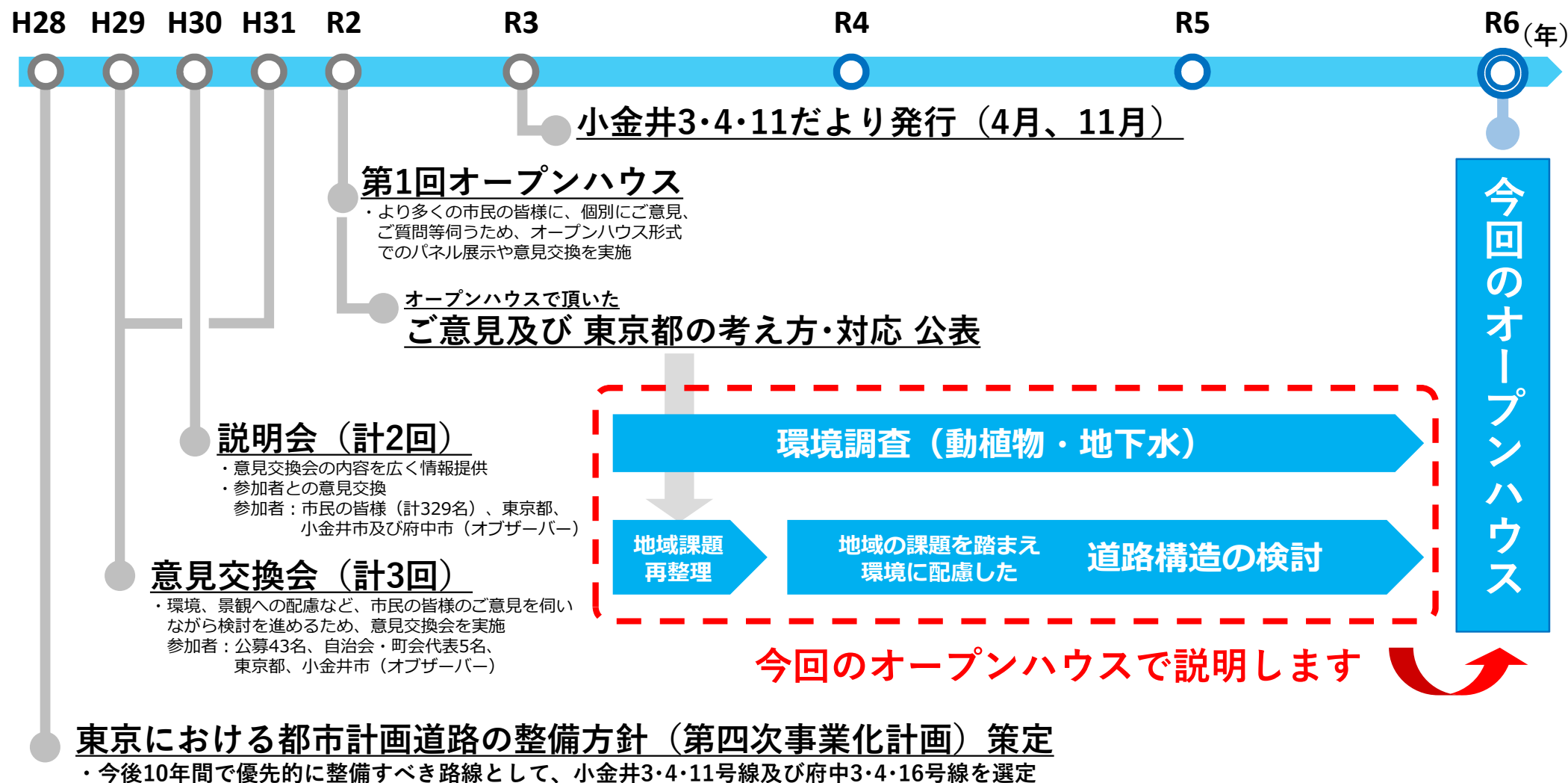
- 東京の都市計画道路の完成率は**6割程度**で、各所で慢性的な交通渋滞など、様々な課題が生じています。
- 都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、東京都と特別区及び26市2町が連携し、平成28年3月に「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を策定しました。
- この計画は平成28年度から37年度までの10年間で優先的に整備すべき路線(優先整備路線)を選定したものです。

◇優先整備路線（320路線226km）



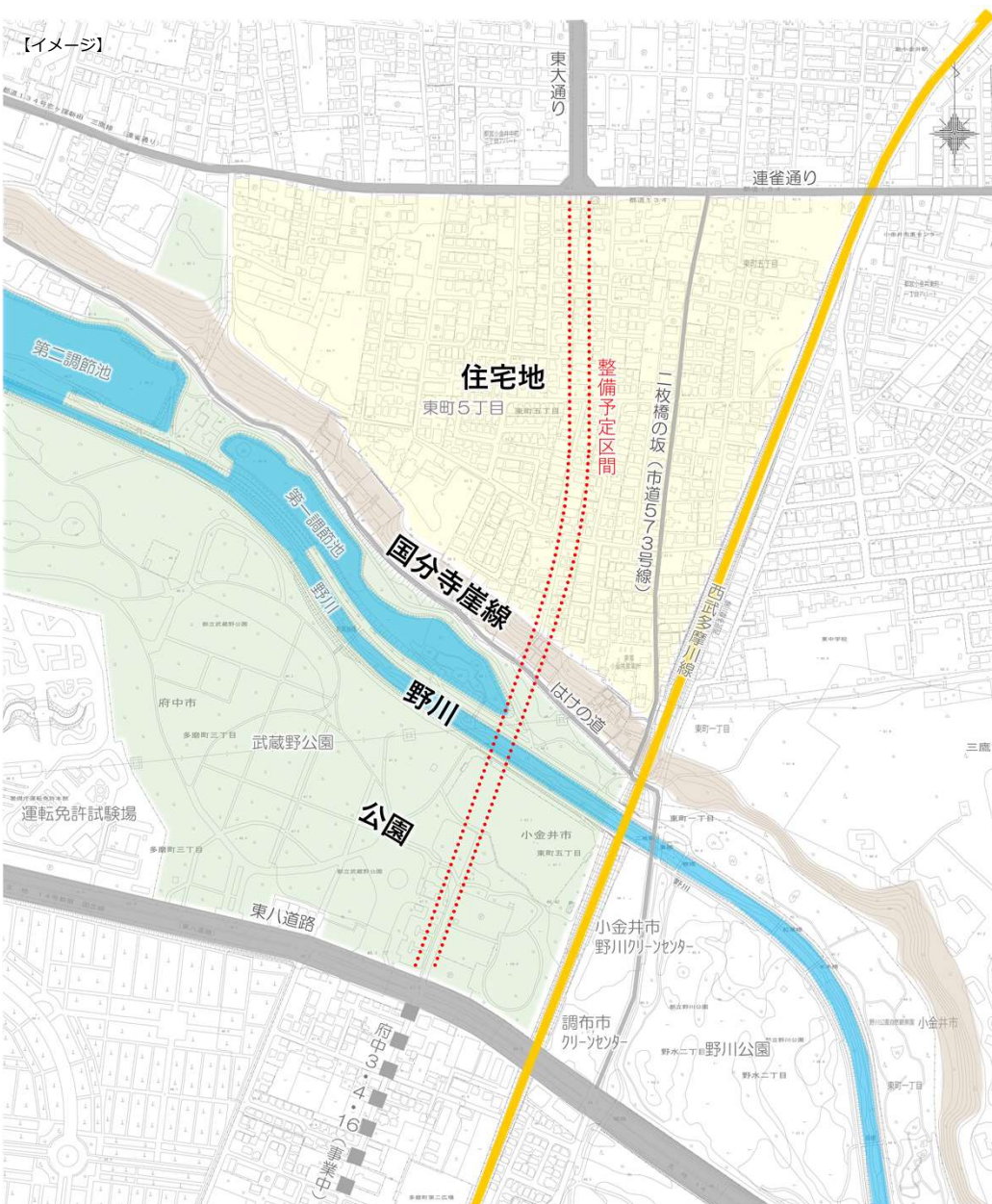
03 これまでの経緯と今回のオープンハウス

- 本路線の整備により、交通の円滑化や地域の防災性向上などが期待される一方で、国分寺崖線（はけ）や野川等と交差するため、**道路の周辺環境を踏まえた最適な道路構造等の検討内容**について、今回のオープンハウスで説明します。



04 計画道路周辺の地域の状況

- 本路線が計画されている東八道路から連雀通りまでの地域は、特徴の異なる4つのエリア（住宅地・国分寺崖線・野川・武蔵野公園）で構成されており、各エリアの主な特徴は以下のとおりです。



住宅地

- 狭隘な道路が多数あります。
- 二枚橋の坂（市道573号）に通過交通が流入し、歩行者や自転車利用者と車両が錯綜する危険な状況が見られます。

国分寺崖線

- 地域の方々から「はげ」と呼ばれて親しまれており、崖下には地下水が湧出する箇所もあり、野川の水源にもなっています。
- 高低差のある地形から南北に横断できる箇所が限られており、階段や急勾配な道路となっています。

野川

- 水辺環境に配慮して整備され親しまれています。
- 調節池では、自然再生事業の取組が行われています。

都立武蔵野公園

- 野球場や駐車場施設などがある都市計画公園です。
- 災害時等の広域避難場所に指定されています。

05 地域の課題 【交通】

現状の課題

整備の効果

周辺道路の渋滞状況



東小金井駅周辺→府中スマートICの経路



最近の渋滞状況(令和6年4月、11月)

調査日：令和6年4月26日(木)【朝ピーク(7:00～8:00)】

前原坂上交差点付近



前原小入口交差点



調査日：令和6年11月7日(木)【夕ピーク(17:00～18:00)】

前原坂上交差点付近



前原坂下交差点付近



前原小入口交差点



06 地域の課題 【防災】

現状の課題

- 幅員 6 m未満の道路が多く、震災時には建物や電柱の倒壊による道路閉塞等により、円滑な避難や救助救援活動の支障となる恐れがあります。
- 国分寺崖線の高低差のある地形により、避難時に階段や急勾配な道路を通る必要があります。
- 災害時に通行可能な避難路が確保され、広域避難場所へのアクセス性が向上します。
- 災害時に緊急車両の通行可能な道路が確保され、円滑な救助救援活動が可能となります。

整備の効果

周辺道路の現状

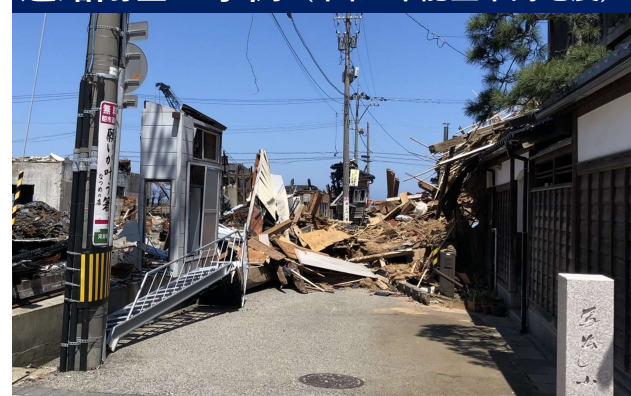


条例施行規則※1では、歩道の勾配は 5% 以下やむを得ない場合でも 8% 以下です。



首都直下地震が今後30年間に約70%の確率で発生と想定されています

道路閉塞の事例（令和6年能登半島地震）



参考

「小金井市地域防災計画（令和5年3月修正）」より引用

- 災害リスク分析結果（東町）：災害時の活動の困難さが高い地域（都立武蔵野公園等を広域避難場所に指定）
- 到達目標：都市計画道路については「第四次事業化計画」及び「小金井市都市計画マスタープラン」に基づき、特に南北方向の道路基盤形成に向けて整備を推進する。

08 計画道路周辺の環境への配慮

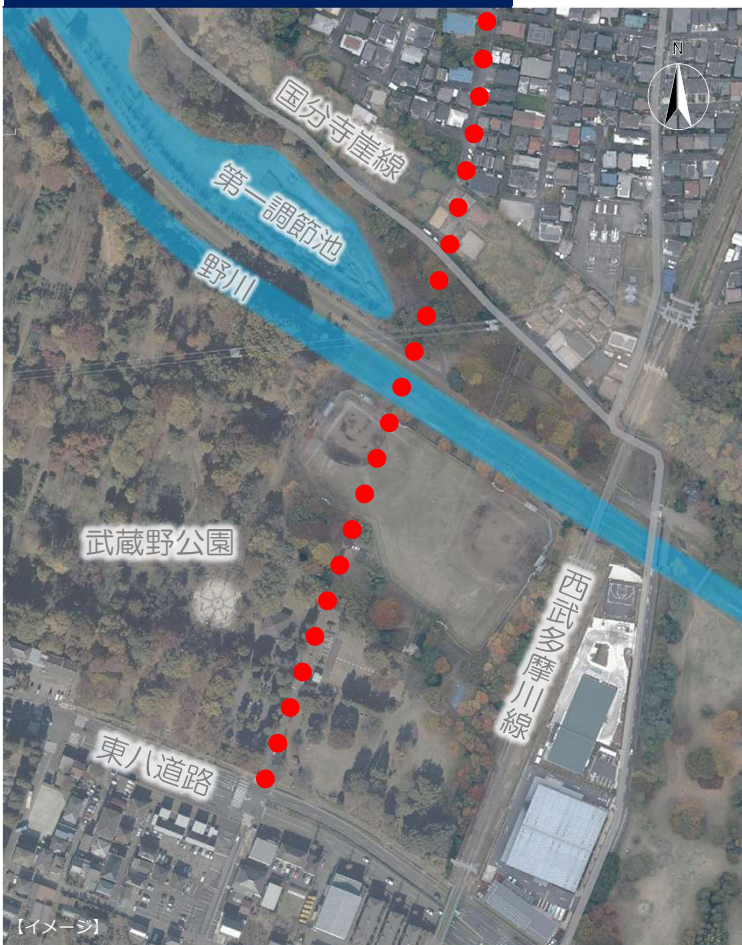
道路周辺の 自然環境

- 本路線は、国分寺崖線、野川、武蔵野公園と交差します。
- 野川では調節池で自然再生事業の取組が行われています。
- 国分寺崖線は東京都景観計画において、景観基本軸の一つに位置付けられています。

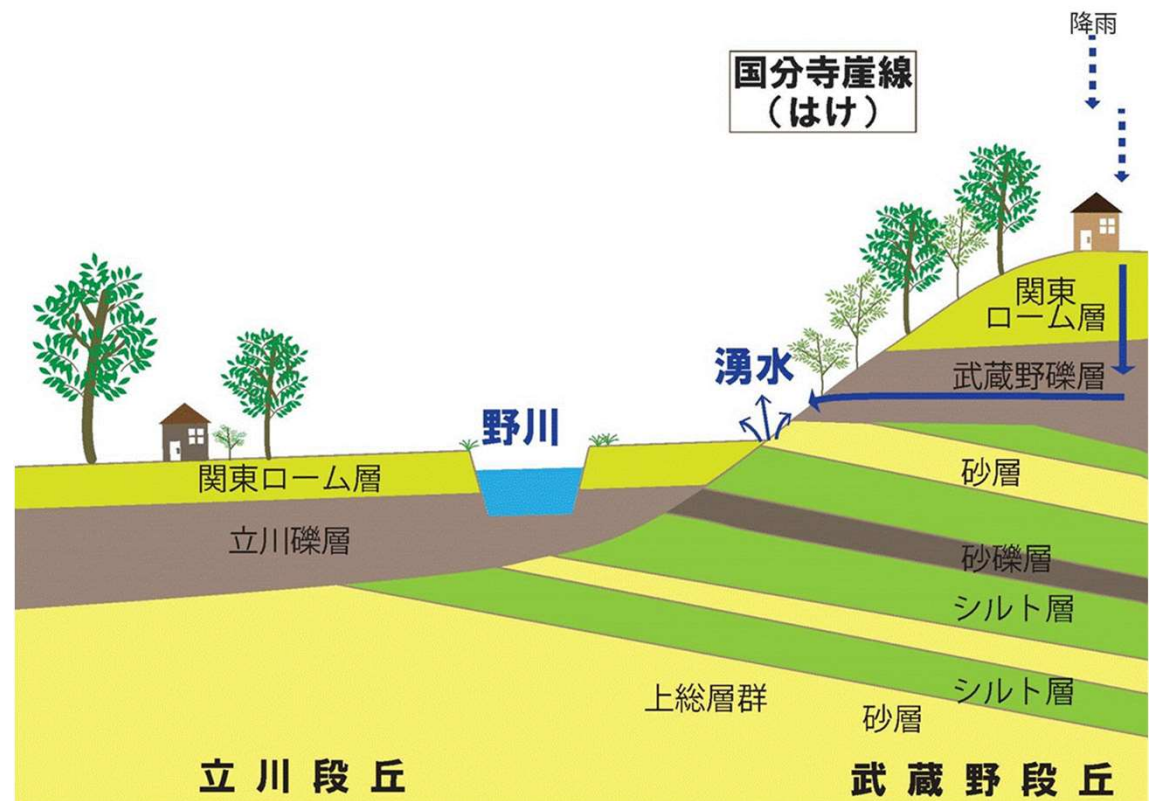
環境への 配慮

- 道路整備に当たっては、**崖線の連続性や地下水の流れ、生息・生育する動植物への影響等に配慮した道路構造等**の検討が必要です。

計画道路周辺の土地利用状況



国分寺崖線（はけ）の模式図

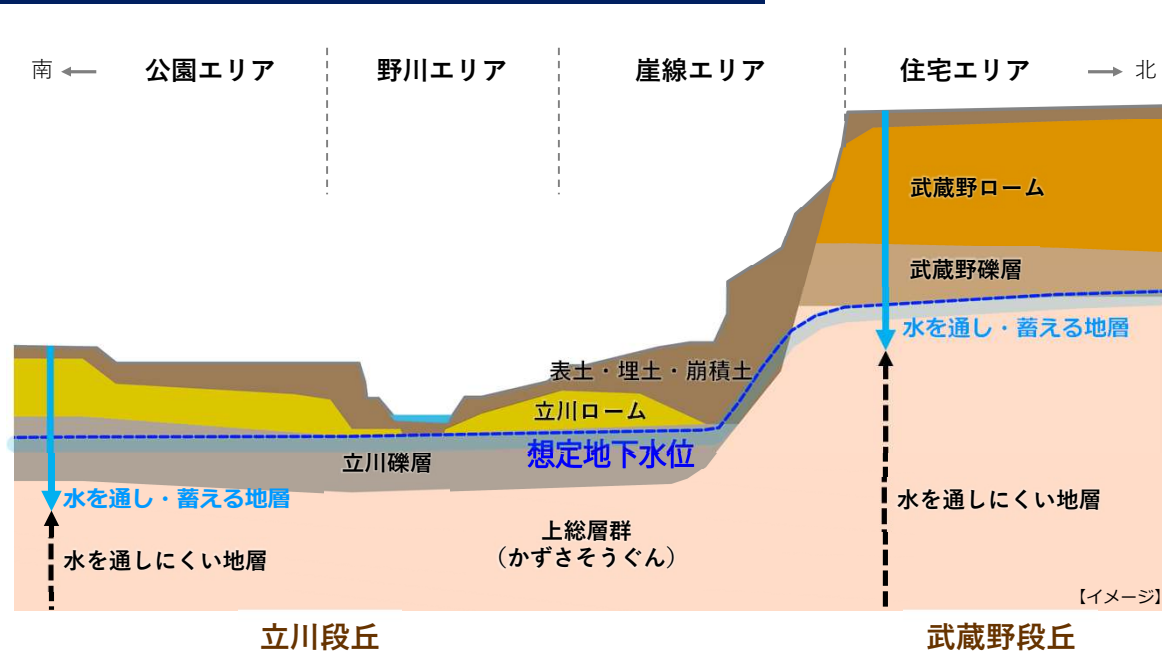


東京都土木技術支援・人材育成センター資料に基づき作成

09 環境調査結果（地質及び地下水）

- 地表面近くの地下水を蓄える帯水層は、^{むさしのれきそう}武蔵野礫層、^{たちかわれきそう}立川礫層及び^{かずさそうぐん}上総層群上部の砂質土層及び礫質土層であると想定されます。
- 道路整備にあたっては、**地下水等への影響に配慮する必要があります。**

地質断面及び地下水位（都市計画道路付近）



【地下水の流れ】

- 武蔵野段丘：北西から南東（計画道路と交差）方向の流れ
- 立川段丘：北から南（計画道路に並行）方向の流れ

【湧水の状況】

- 地下水の一部は、国分寺崖線から湧水として湧き出ます。
- 野川第一調節池のどじょう池では湧水を活用しています。

地下水の流れ及び周辺の湧水位置

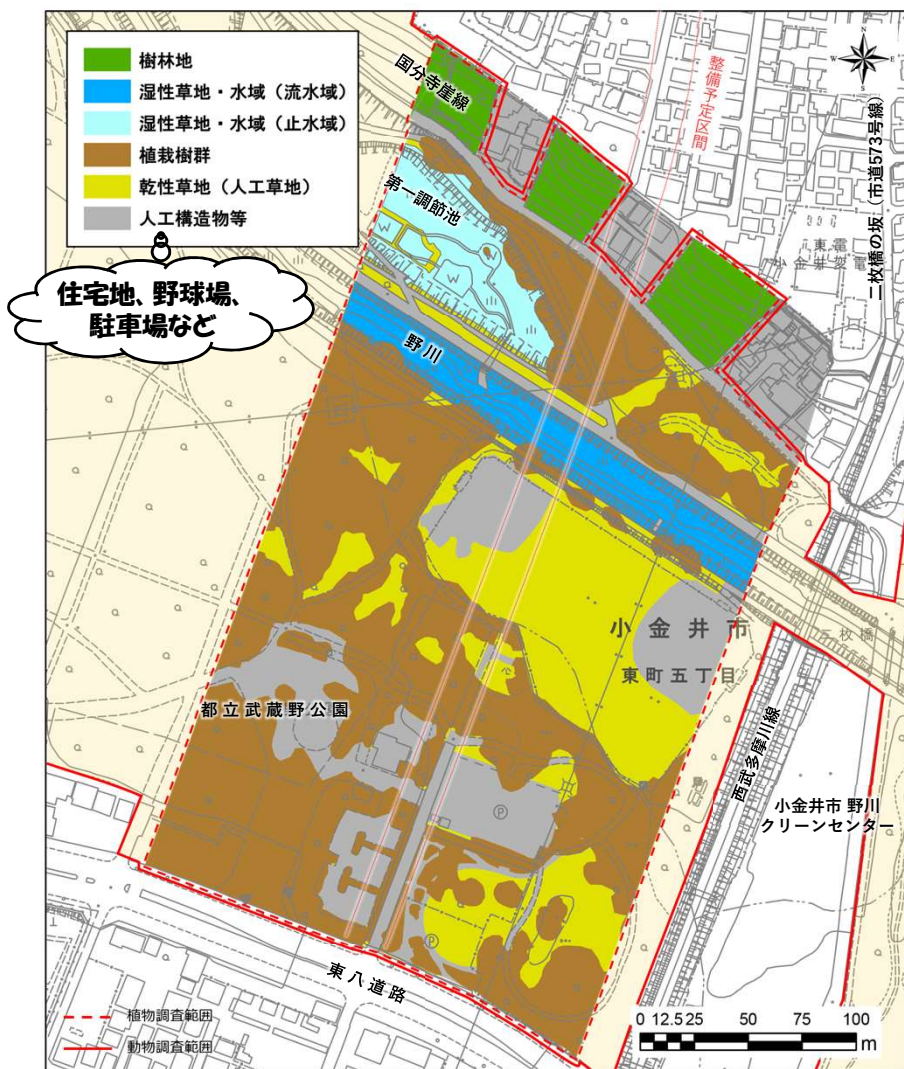


※野川上流域における河川水量確保に関する検討（土木技術支援・人材育成センター平成 20 年度年報）

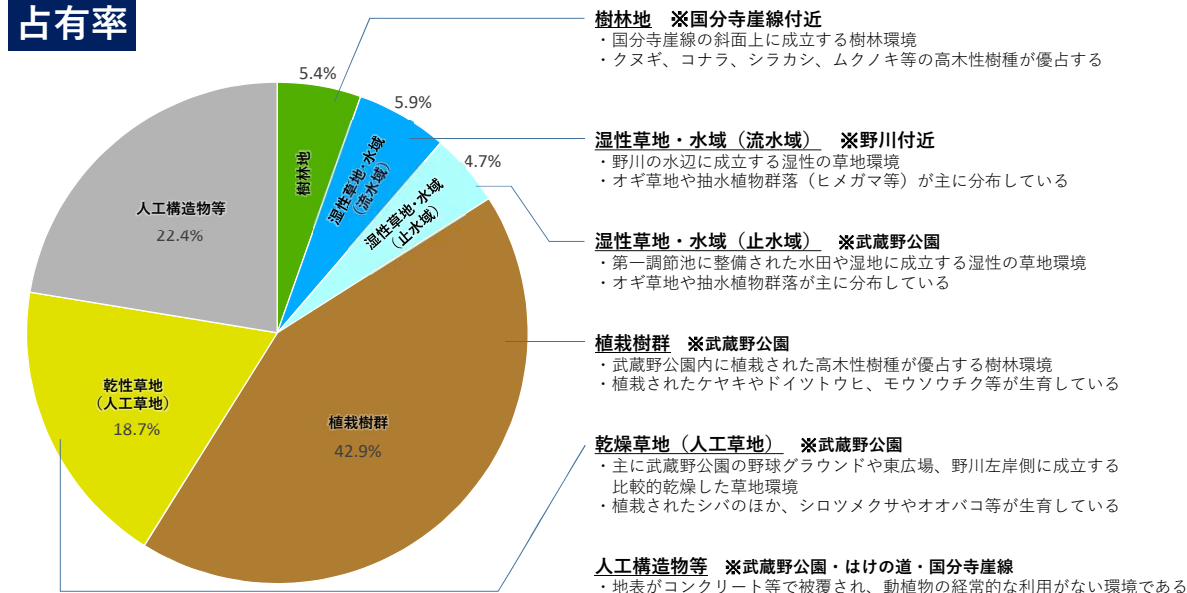
10 環境調査結果（生息・生育する動植物）

- 計画道路周辺における動物や植物の生息・生育状況を把握するため、環境調査を行いました。
- 平成27年7月から令和6年9月までの調査において、**79種の重要種※1**が確認されました。
- 道路整備にあたっては、**動植物の生息・生育環境に配慮する必要があります。**

周辺の環境類型区分



占有率



調査概要

調査範囲	確認した動植物
都市計画道路 から 約100m（植物調査）	植物相
都市計画道路 から 約250m（動物調査）	哺乳類、鳥類、両生類・爬虫類、魚類、昆虫類、クモ類、底生動物
都市計画道路 から 約3kmの範囲	鳥類（猛禽類）
野川・調節池	植物相、魚類、昆虫類、底生動物
武蔵野公園	植物相、哺乳類、鳥類、両生類・爬虫類、陸産貝類、昆虫類、クモ類

確認された重要種の一例



キンラン



イカル



リスアカネ



ヒガシシマドジョウ

※1このパネルでは、以下のいずれかに該当する種を「重要種」と定義しています。
・文化財保護法（最終改正 令和3年4月23日法律第22号）に基づく国の天然記念物、特別天然記念物
・絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（最終改正 令和元年6月14日法律第37号）における国内希少野生動植物・国際希少野生動植物種
・環境省レッドリスト2020（令和2年3月、環境省）
・東京都レッドリスト（本土部）2020年版（令和3年4月、東京都環境局）

11 道路構造の検討（3案）

- 国分寺崖線の高低差のある地形や野川等との交差方法により、3つの道路構造を検討しました。

① 橋梁案

橋梁で崖線、野川を跨ぐ案

- 野川やはけの道とは立体交差します。
- 公園の駐車場付近で平面交差します。
- 既定の都市計画幅員18mで整備可能です。

<各エリアの道路構造>

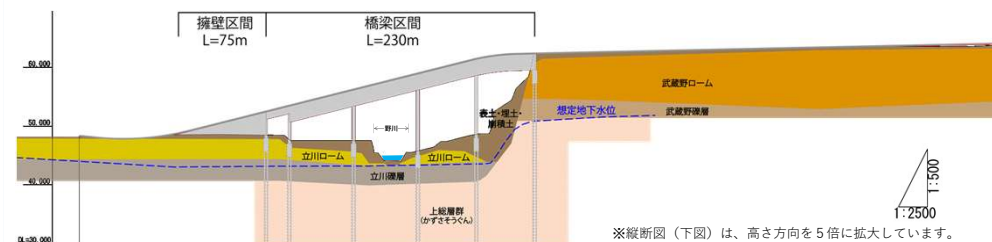
住宅：平面道路

崖線：橋梁構造

野川：橋梁構造

公園：橋梁構造、擁壁構造、平面道路

【イメージ】



※縦断面図（下図）は、高さ方向を5倍に拡大しています。

② 掘割案

地面を掘り込み掘割構造とする案

- 公園やはけの道とは平面交差します。
- 野川には橋が架かります。
- 掘削のため、崖線は消失します。
- 掘割区間は、既定の都市計画幅員18mより広い範囲の用地取得が必要です。

<各エリアの道路構造>

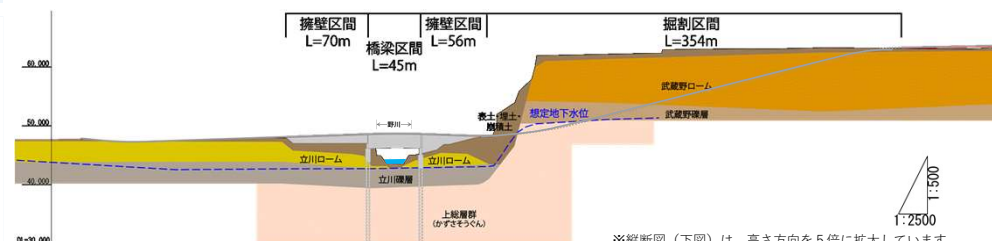
住宅：平面道路（掘割区間は側道）
掘割構造（本線）

崖線：掘割構造

野川：橋梁構造

公園：平面道路

【イメージ】



※縦断面図（下図）は、高さ方向を5倍に拡大しています。

③ 地下トンネル案

地表から掘削し地下に道路をつくる案

- 道路は崖線や野川の下を通ります。
- 掘削のため、崖線・野川は施工時に消失します。
- 野川を移設しながら工事する必要があります。
- トンネル区間や掘割区間は、既定の都市計画幅員18mより広い範囲の用地取得が必要です。

<各エリアの道路構造>

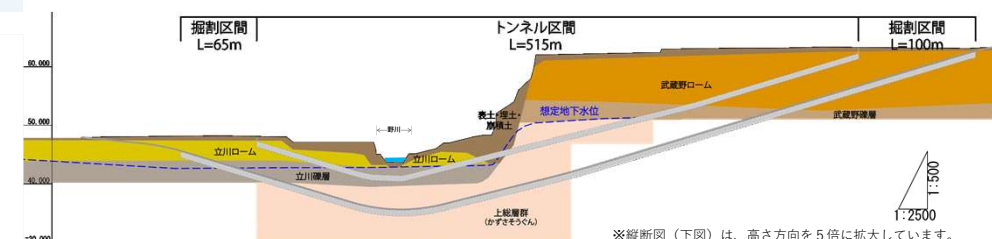
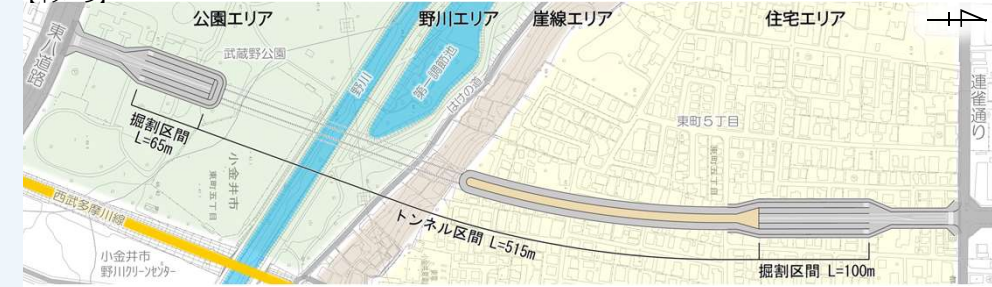
住宅：平面道路（掘割区間・トンネル区間は側道）
掘割構造・トンネル構造（本線）

崖線：トンネル構造

野川：トンネル構造

公園：トンネル構造、掘割構造、平面道路

【イメージ】



※縦断面図（下図）は、高さ方向を5倍に拡大しています。

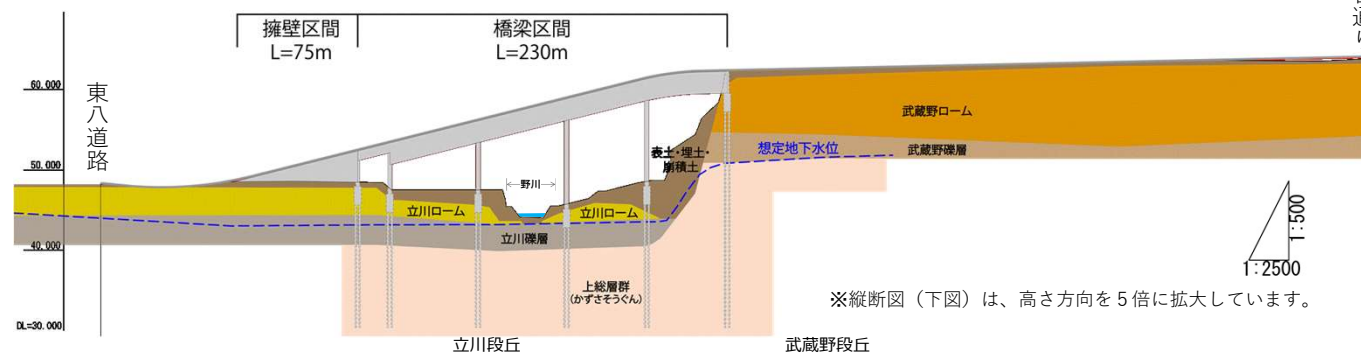
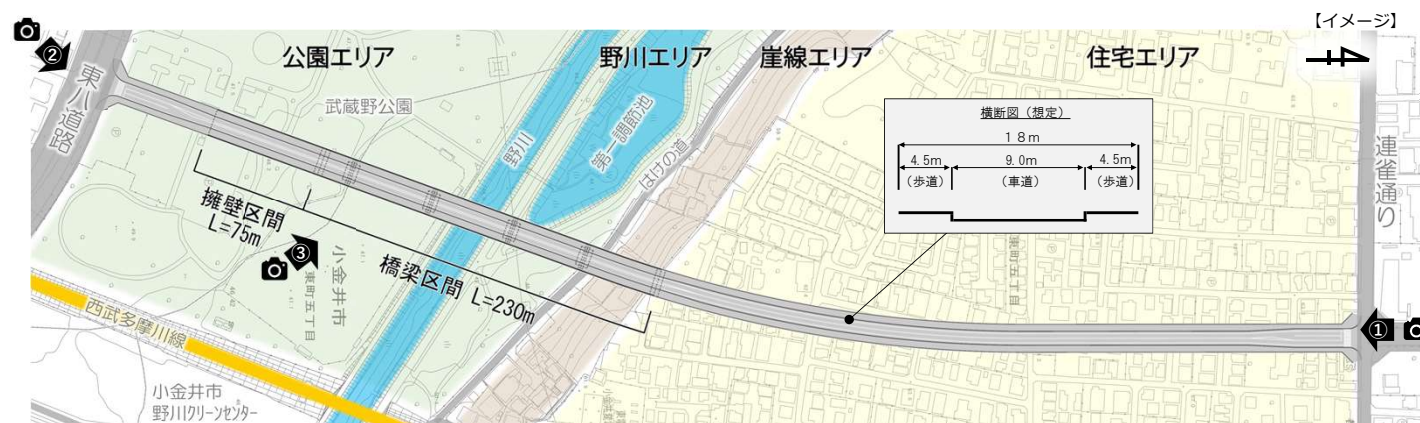
※地下トンネルの場合、規定の道路勾配を確保の上で、東八道路に接続する必要があります。
※この条件の下、野川に影響を与えない非開削工法（シールドトンネル）はないため、開削工法で検討しています。

12 ① 橋梁案の説明

イメージパース



平面図・縦断図



崖線

- 崖線の上に橋台を設置し、宅地化された崖線を再生することで、**崖線の連続性を確保**します。

地下水

- 地下水が流れている**武蔵野礫層**と**立川礫層**に橋台・橋脚の杭基礎が点的に入ります。

野川

- 野川を跨ぎ、橋脚を設置します。

沿道

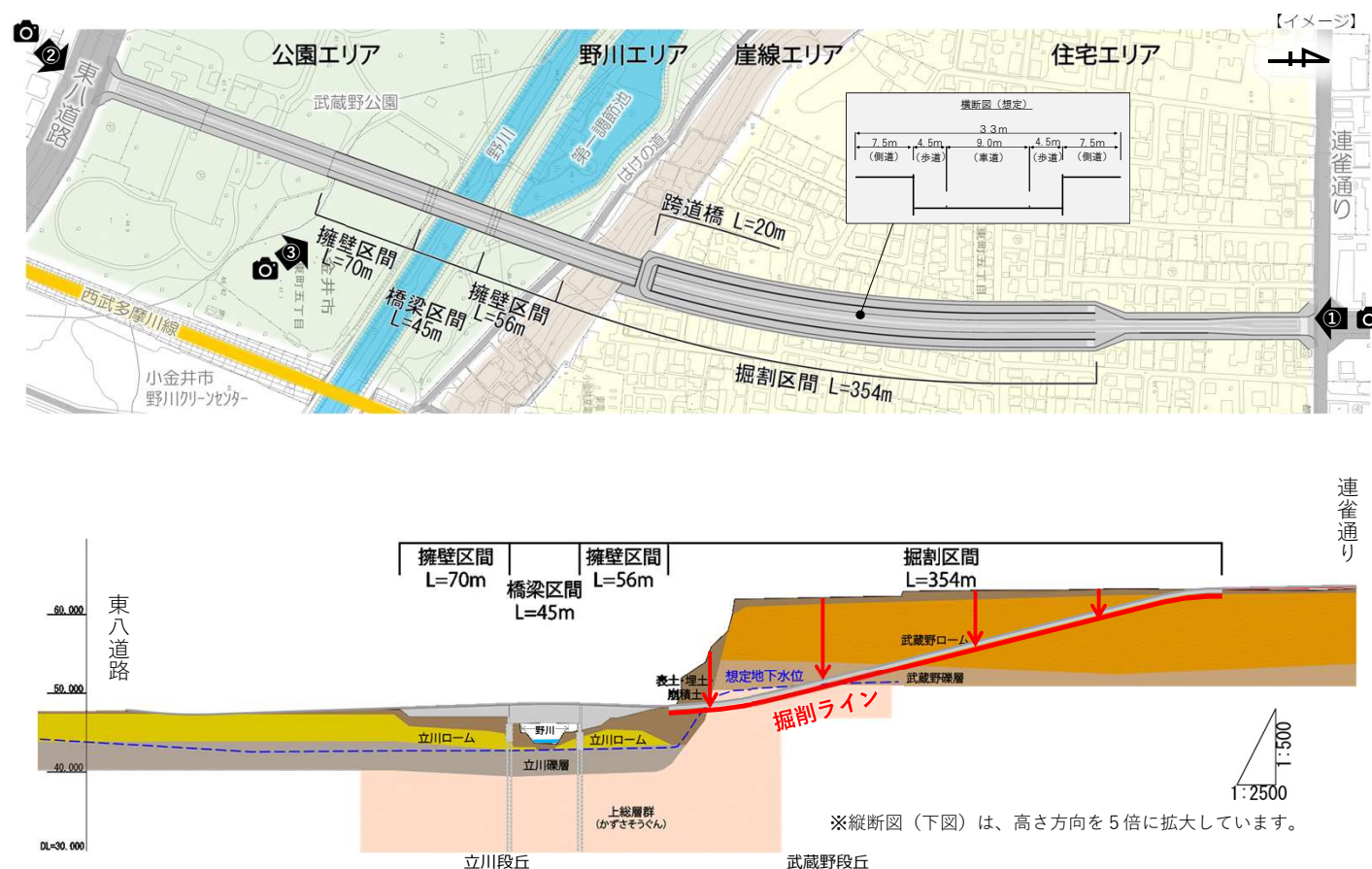
- 道路は**都市計画線内**で収まります。
- 工事期間中、橋台設置個所では工事ヤードが必要なため、周辺の土地の借地が必要となる場合があります。

13 ② 掘割案の説明

イメージパース



平面図・縦断図



崖線

- 武蔵野段丘を掘り込んで道路を作るため、道路部分の崖線はなくなります。

地下水

- 地下水が流れている武蔵野礫層を掘削し構造物を作ります。（掘割区間）
- 地下水が流れている立川礫層に橋台の杭基礎が点的に入ります。（橋梁区間）

野川

- 野川を跨ぐ橋梁を設置し、前後が擁壁区間となります。

沿道

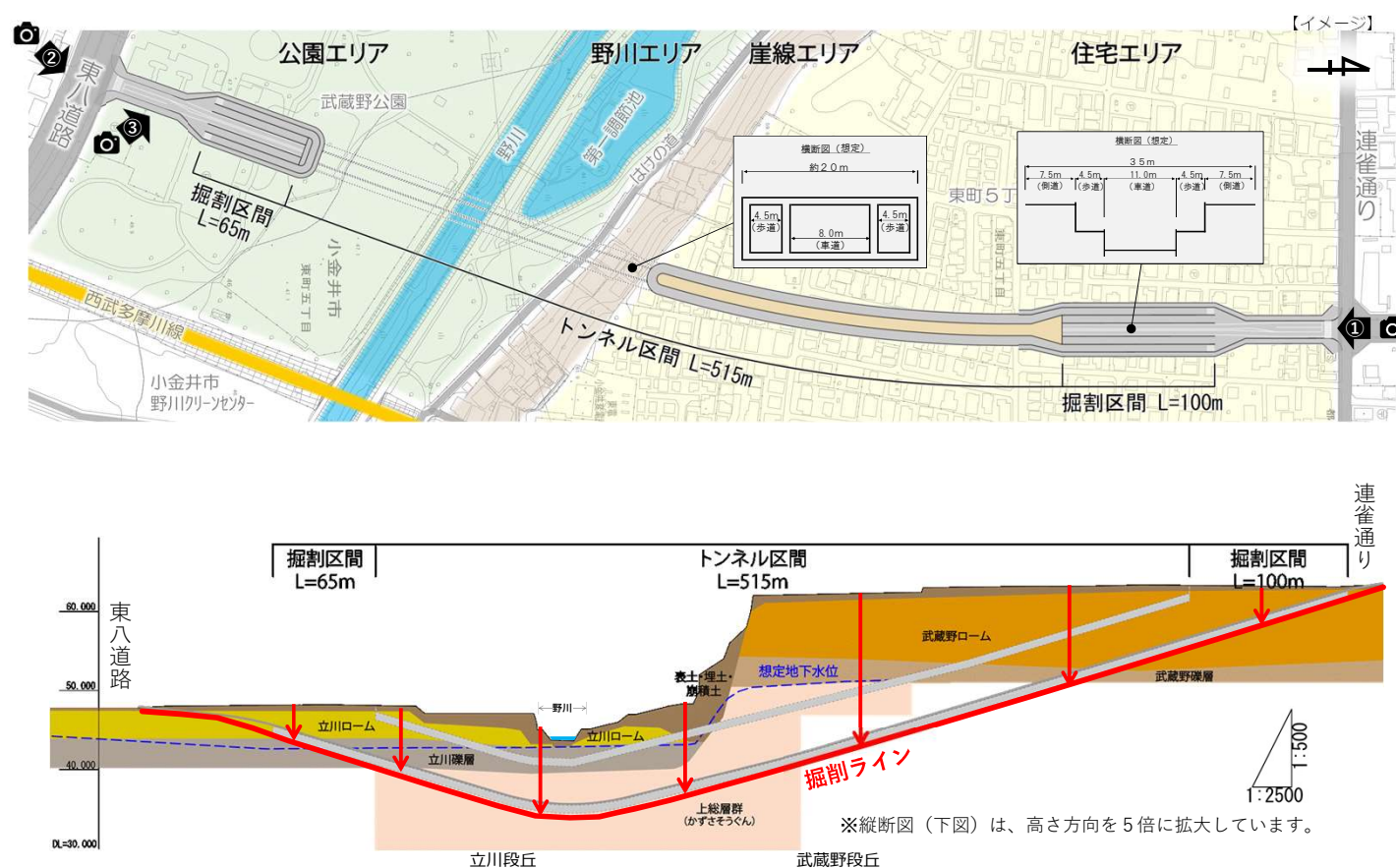
- 住宅エリアの2/3区間において、沿道アクセス用の側道を設置するため、都市計画線外の用地が必要です。
- 工事期間中は、工事ヤードや現道の切回し道路を作るために、さらに借地が必要となる場合があります。

14 ③ 地下トンネル案の説明

イメージパース



平面図・縦断面図



崖線

- 地表から掘削し、地下に道路を作る**開削工事**となります。
- 埋め戻し後は、宅地化された崖線を再生することで、**崖線の連続性を確保**します。

地下水

- 地下水が流れている武蔵野礫層と立川礫層を掘削し構造物**を作ります。掘削案より掘削する延長は長く、深くなります。

野川

- 工事期間中は、**野川を移設して工事する必要があります**。

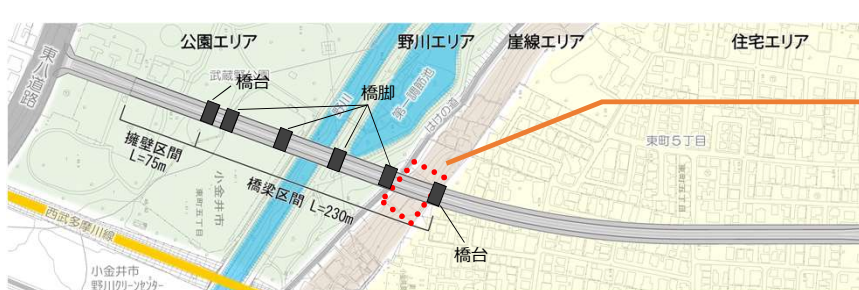
沿道

- トンネルの幅は都市計画幅員より大きくなるため、掘削区間およびトンネル区間では**都市計画線外の用地が必要**です。
- 掘削区間となる住宅エリアの1/4区間において、沿道アクセス用の側道を設置するため、**都市計画線外の用地が必要**です。
- 工事期間中は、工事ヤードや現道の切回し道路を作るため、さらに借地が必要となる場合があります。

15 動植物の生息環境

- 3つの道路構造について、それぞれ以下の状況が想定されます。

①橋梁案

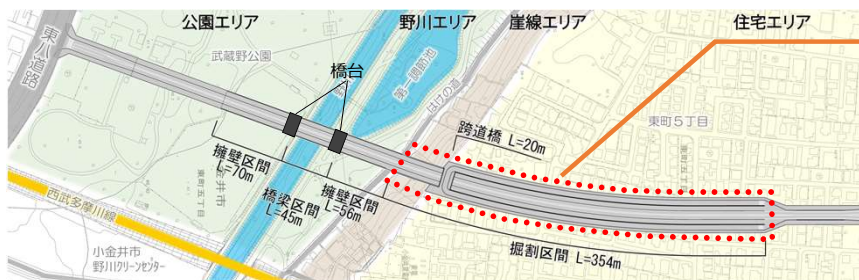


桁下緑化



- 崖線の連続性が新たに確保されるとともに、緑化することで新たな緑の創出も期待されます。
- 野川に影響しない位置に橋脚を設置します。
- 改変面積が最も小さくなります。

②掘割案



掘割工事



- 掘割構造により崖線が消失します。
- 野川に影響しない位置に橋台を設置します。
- 改変面積が橋梁案よりも大きくなります。

③地下トンネル案



野川の一時切り回し



開削工法 (地下トンネル)



- 工事による掘削で崖線が一時消失しますが、施工後に緑化復旧し、崖線の連続性が新たに確保されます。
- 野川の一時的切り回しと掘削が生じます。
- 改変面積が最も大きくなります。

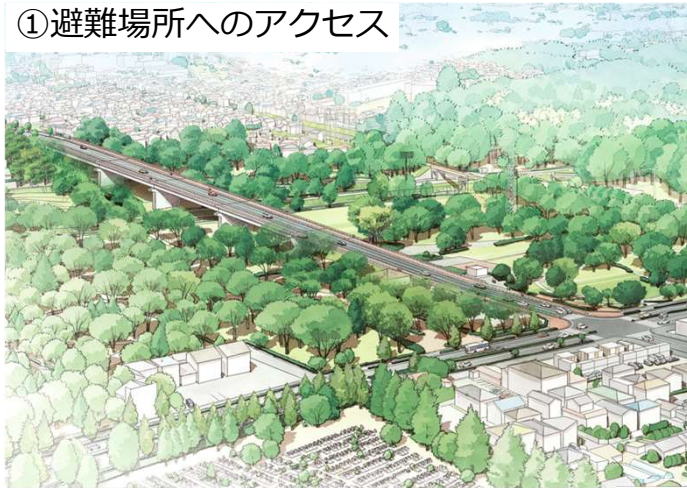
16 道路構造の検討結果

- 国分寺崖線や野川、地下水が流れている武蔵野礫層等への影響を最小限に抑えることができる「橋梁案」が最適と考えられます。

	3 案の比較			
	野川	国分寺崖線	住宅地	工事による 改変面積
【最適案】 橋梁案 (橋梁で崖線、野川を跨ぐ案)	工事ヤードは必要となるが、 野川を跨ぎ橋脚を設置するため、 最小限の改変に抑えられる。 	宅地化された崖線を 再生することで、 崖線の連続性が確保できる。 	既定の都市計画 幅員18mで整備が可能である。 	最小限
掘割案 (地面を掘り込み、 掘割構造とする案)	工事ヤードは必要となるが、 野川を跨ぎ橋台を設置するため、 最小限の改変に抑えられる。 	工事による掘削で、 崖線が消失する。 	既定の都市計画 幅員18mより広い範囲での 用地取得が必要となる。 	橋梁案より 大きい
地下トンネル案 (地表から掘削し、 地下に道路をつくる案)	工事による野川の 一時切り回しと掘削により、 最も大きい改変が生じる。 	工事による掘削で、 崖線が一時消失するが、 施工後に緑化復旧する。 	既定の都市計画 幅員18mより広い範囲での 用地取得が必要となる。 	最も 大きい

17 橋梁案のイメージ

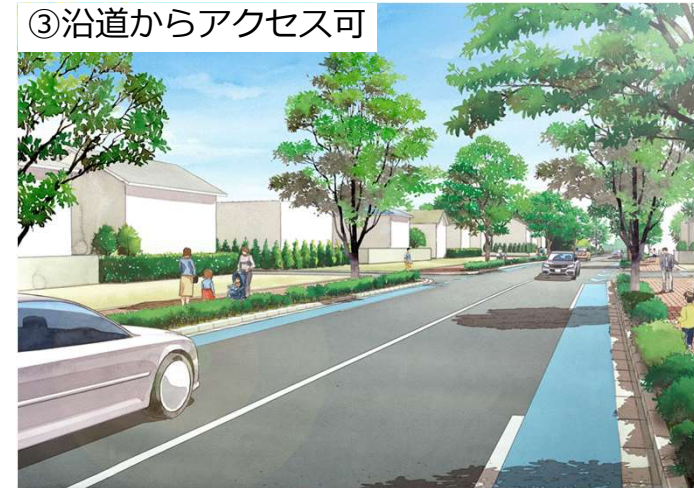
①避難場所へのアクセス



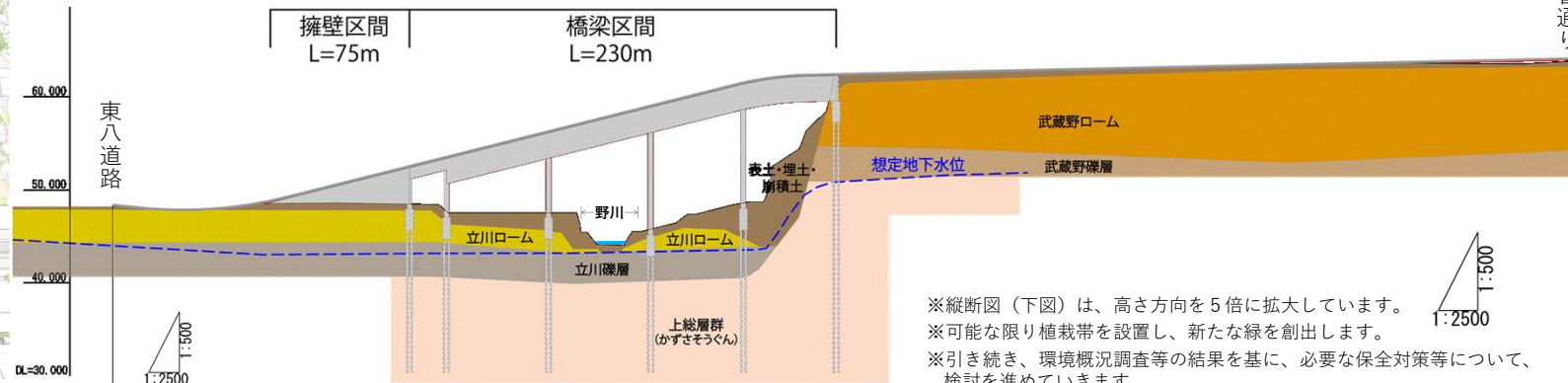
②はけ・野川の保全



③沿道からアクセス可



④道路ネットワーク形成



18 都市計画道路 小金井3・4・11号線及び府中3・4・16号線の整備

- 本路線は、第四次事業化計画の優先整備路線に位置づけられており、武蔵野公園などの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抑制による地域の安全性向上に資する重要な路線です。
- 今後、環境概況調査等の結果を基に、必要な保全対策等の検討を進め、事業化に向けて取り組んでいきます。

整備の効果

交通の円滑化

- 広域的な道路ネットワークの形成により、南北方向のアクセス性が向上するとともに、小金井街道等の周辺道路の渋滞緩和に寄与します。

安全性の向上

- 二枚橋の坂等の生活道路への通過交通を抑制し、地域の安全性向上に寄与します。

防災性の向上

- 都市計画道路の整備や無電柱化により、災害時の道路閉塞を防ぎ、避難や救助救援活動の役割を担うとともに、広域避難場所へのアクセス性の向上に寄与します。

