

見 解 書

— 府中都市計画道路 3・3・8 号府中所沢線(府中市北山町～武蔵台間)建設事業 —

平成 8 年 8 月

東 京 都

第1章 総括

1・1 事業者の名称及び所在地

名称：東京都

代表者：東京都知事 青島幸男

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1・2 対象事業の名称及び種類

名称：府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線
(府中市北山町～武蔵台間)建設事業

種類：道路の新設

1・3 対象事業の内容の概略

本事業は「府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線」のうち、府中市北山町二丁目を起点とし、同市武蔵台三丁目を終点とする延長約1Kmの区間(以下「計画路線」という)について、都市計画変更(幅員変更)し、4車線道路を整備するものである。なお、一部区間については、沿道利用のため、地先道路となる副道を設置する。事業計画の概要は表1-3-1に示すとおりである。

表1-3-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
位置及び区間	延長 約1.0Km 起点：東京都府中市北山町二丁目 終点：東京都府中市武蔵台三丁目
通過地域	府中市、国分寺市、国立市
道路規格	第4種第1級
車線数	本線4車線。一部区間については、沿道利用のため、副道を設置する。
道路幅員	36m
設計速度	60Km/時
主要交差道路 (都市計画道路)	府中3・2・2の2号線(東八道路) 国分寺3・4・3号線(多喜窪通り)
道路構造	平面部：約0.75Km、切り通し部：約0.25Km
計画交通量	平成17年度(11,900台/日) 平成27年度(33,000～33,200台/日)
供用開始	平成17年度予定
工事期間	平成11年度から平成17年度予定。

1・4 評価書案に対する主な意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民の意見書が3,928件、関係市長の意見が2件提出された。
提出された主な意見とそれに対する事業者の見解の概略は表1-4に示すとおりである。

表1-4 主な意見と事業者の見解の概略

主 な 意 見 の 要 旨		見 解 の 概 略	
項 目	1. 大気汚染	細 目	(1) 予測項目
	<p>○ SPMは発生源が多様で、道路からの影響は予測できないとよく見解書に書かれているが、いつまでこの様な見解書が通るのか、環境保全局からどの様な指導を受けたか説明すること。また、技術指針から削除しない理由は何か見解を述べること。また、12月25日の東京都の「浮遊粒子状物質削減対策検討会」の報告書を見て、今回のアセスメントについて反省する点があるかどうかを述べること。</p>		<p>浮遊粒子状物質については、自動車排出ガスや道路を走行する自動車のまきあげ等による物理的破壊（路面とタイヤの摩擦により生じるもの等）からも発生し、かつその生成と移流、拡散さらには粒子状物質とガス状物質による2次生成粒子、大気中で気体から粒子が生成されるもの（硫黄化合物等）の発生に係るメカニズム等を関係機関で研究中です。</p> <p>浮遊粒子状物質による汚染については発生源と環境濃度との関係が必ずしも明確ではないなど、依然として未解明な部分が多く、道路からの寄与を特定できないため予測・評価しておりません。</p> <p>平成8年4月に策定された「東京都浮遊粒子状物質削減計画」によると、自動車に関する対策としては、低公害車の導入やディーゼル排気微粒子除去フィルター（DPF）の導入などの自動車単体対策、低硫黄軽油による燃料対策、モーダルシフトなどによる交通量対策、交通流の円滑化を図る交通流対策、環境施設帯の設置等による沿道対策などが主な対策となっております。</p> <p>計画路線の建設においても環境施設帯の設置等により、浮遊粒子状物質対策を進めていきたいと考えております。</p>

主 な 意 見 の 要 旨		見 解 の 概 略	
項 目	1. 大気汚染	細 目	(2) 予測条件
<p>○ 説明会では国や都の二酸化窒素削減計画（2000年に基準達成）があるので、将来は濃度が改善されるといいましたが、計画は今まで2回失敗しています。今回は達成できるという保証はないではありませんか。まして、これからもこのような幹線道路を沢山造るとすれば自動車の総量が増え、その結果二酸化窒素の排出量も当然ふえるではありませんか。削減計画と自動車の増加台数を明らかにして説明してください。</p> <p>また、達成できなかった原因を具体的に説明してください。</p>		<p>窒素酸化物削減計画が達成できなかった理由の大部分は、自動車からのNO_x排出量が予想以上に増加したことにあります。</p> <p>その原因としては、「自動車交通量対策の推進をめざして」（平成5年2月 東京都自動車交通量対策検討委員会）によると、①自動車走行量の増加が予想以上であったこと、②貨物自動車のディーゼル化・大型化とディーゼル車の直噴化が同時に、また予想以上に進んだこと、③交通渋滞に伴う走行速度の低下によるNO_x排出割合の増加などが考えられています。</p> <p>「東京都環境管理計画」によると、平成12年度までに目標を達成するために必要な削減量は、平成2年度の排出量に対し17,300tです。そのうち自動車を対象とした削減量は14,900tとなっています。その内訳は、平成4年以降の排出ガス規制の強化により5,600t、低公害車の普及拡大により1,700t、「自動車から排出される窒素酸化物の特定の地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づく使用車種規制及び交通量削減対策などにより7,600tとなっています。</p> <p>自動車排出ガス規制は、中央公害対策審議会（平成元年12月）の答申に基づき逐次規制が強化されております。同答申の中の平成4～6年を目途とする短期許容限度設定目標値については、すでに平成3年3月に告示されています。さらに、10年以内を目標に長期許容限度設定目標値に基づく規制を実施するとして、「自動車排出ガスの量の許容限度（環境庁告示）」の改正（平成5年9月30日）等が逐次実施されております。</p> <p>「東京都自動車公害防止計画」（平成6年7月）によると、二酸化窒素に対する対策としては排出ガス規制、車種規制や低公害車の普及促進といった発生源対策、物流対策や人流対策といった交通量対策、交差点の立体化等により交通流の円滑化を図る交通流対策等があります。これらの対策を実施することにより、将来の窒素酸化物の排出量の削減が見込めるものと考えております。</p>	

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	1. 大気汚染	細目	(3) 予測結果
<p>○ 平成17年と27年では交通量が約3倍になるのに二酸化窒素の濃度は②地点で0.0477ppmが0.0492ppmと0.0015ppmしか増えません。これでは自動車の影響は殆どないとか考えられません。なぜこんなに低い予測なのか説明してください。</p>		<p>大気汚染の予測に関しては、計画路線からの影響（寄与濃度）と大気中の汚染物質の濃度（バックグラウンド濃度）とに分けて推計しています。計画路線からの影響については、すでに得られている科学的知見に基づき、ブルーム式、パフ式等を用いています。これらの大気汚染の予測式は、これまで全国的に広く用いられているもので、計算値と実測値の検証もされており十分信頼性があるものと考えております。</p> <p>寄与濃度としての自動車からのNO_xの量は交通量に正比例しますが、NO₂については単純にNO_xの量に正比例しません。</p> <p>また、自動車単体規制等により窒素酸化物に関する排出係数が低下するものと考えております。</p> <p>バックグラウンド濃度については、平成6年7月に策定された「東京都自動車公害防止計画」などに基づき様々な対策が実施されることにより、将来の窒素酸化物の排出量の削減が見込めるものと考えております。</p> <p style="text-align: right;">(52頁参照)</p>	
項目	2. 騒音	細目	(1) 現況調査
<p>○ 現況調査の選定地が悪い。振動・騒音共に地域住民が苦慮している地点の数字を例に対比している。対象選定地の悪い環境に比べれば各数値が低いので我慢しろといっているようなものである。</p>		<p>大気汚染、騒音、振動の調査対象地域は計画路線周辺の一般環境及び道路沿道の一定範囲の平均的な状況を把握する目的で選定しております。</p> <p>また、騒音の予測結果の評価は、環境基準との対比により行っております。</p>	
		細目	(2) 予測結果
<p>○ この道路の騒音予測が2車線の多喜窪通や北山通りより低いのは納得いきません。説明してください。</p>		<p>騒音の現況調査は、現道の公私境界で行っています。予測においても計画路線の公私境界で行っています。道路構造を比較すると多喜窪通りの歩道は片側1.5m程度と狭いですが、計画路線は両側に10mずつの環境施設帯を設置した構造であり、騒音の発生源位置からの距離が遠くなっているので予測結果は低くなっております。</p> <p>また、遮音壁等の環境保全対策を講ずることによって道路交通騒音の低減を図っています。</p>	

主 な 意 見 の 要 旨		見 解 の 概 略	
項 目	2. 騒音	細 目	(2) 予測結果
<p>○ 騒音結果の数字を見るからには、現在、道路沿道に関しては、歩道などの拡張から数字は下がるであろうが、町全体としては大幅に騒音環境が悪化している。朝・昼・夕の生活時間帯は多少の騒音は問題がないが、予測結果における夜間時の騒音の最大値（48デシベル）は問題にすべき数値であろう。</p>		<p>騒音については、適切な環境保全対策を講じることにより、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」である環境基準を下回っています。</p>	
<p>○ 2mの遮音壁を車道端に設置するそうですが、2mでは1階部分には多少効果があるかもしれませんが、2、3階にも効果がありますか。具体的に高さ方向の騒音レベルを示してください。</p> <p>また、その騒音が環境基準を超える場合の対策についても説明してください。</p>		細 目	(3) 評価
		<p>環境基本法第16条に基づく「騒音に係る環境基準について」（昭和46年5月閣議決定）及び「騒音レベル測定方法」（JIS Z 8731）を考慮し、評価書案においては、高さ1.2mで予測・評価を行いました。</p> <p>本事業では、道路交通騒音対策として、環境施設帯や遮音壁を設置します。さらに、低騒音舗装を導入し、一層の配慮をしてみたいと考えております。</p>	
項 目	3. 振動	細 目	(1) 評価
<p>○ 振動問題に関しては、予測結果は全く信頼性の無いデータである。ここでは「特定工場等の規制基準」を満たしていると堂々と述べ、我々の現在住むこの住環境から工場地帯の中のようなところに住んでくれと強制しているのである。そして“大部分の人が日常生活において支障のない程度”と、何とか我慢すれば生活できるから良いではないか、産業発展のためだから目をつむってくれといわんばかりである。</p>		<p>道路交通振動の予測・評価については、「技術指針」に基づき行っています。それによると、「道路交通振動の評価の指標は「大部分の地域住民が日常生活において支障のない程度」とし「特定工場等に伴って発生する振動の規制に関する基準」に定める基準値（以下、「特定工場等の規制基準」という）を考慮するものとする。」となっています。したがって、「特定工場等の規制基準」を評価の指標として用いることは適切であると考えます。</p> <p>なお、道路交通振動に関する基準としては「振動規制法」に基づく要請限度があり、「特定工場等の規制基準」と比較すると「特定工場等の規制基準」の方が厳しい基準となっています。</p> <p>さらに、振動の環境への影響に配慮するため、路面を良好な状態に維持・管理いたします。</p> <p style="text-align: right;">（65頁参照）</p>	

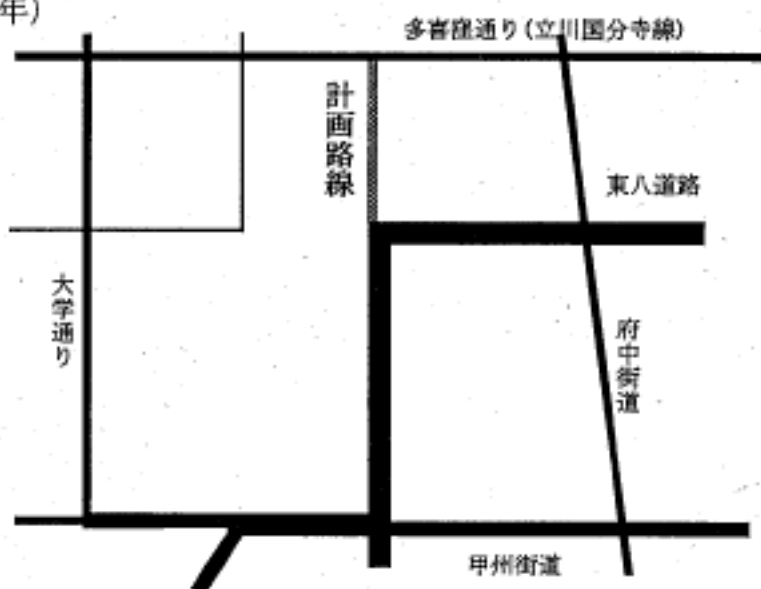
主 な 意 見 の 要 旨		見 解 の 概 略	
項 目	4. 植物・動物	細 目	(1) 植物
<p>○ 私がこの道路建設工事計画に反対なのは、こういう計画を実行しようとしている管理職の方々に、この武蔵野の面影の残る素晴らしい地形を知っていただき、この緑がいかにかこの地域に住む住民の方々に府中病院、神経病院などの患者さん、府中武蔵台小・中学校の生徒さんなどに憩いの場となっているかということを知ってもらいたいからである。雑木林には、クヌギや椎の木、熊笹など全く手つかずの自然があり、週末に環境破壊の一端を担うマイカーで奥多摩などへ足を運ばずとも十分に森林浴ができるほどののである。すでに市や都の所有地だから何に使おうと勝手だといわれれば、それを規制する法律もつukらない当事者の皆さんだから為す術がないのです。</p>		<p>計画路線により改変される樹林地としては、国分寺崖線付近の雑木林があげられます。</p> <p>工事の実施中においては雑木林の植生に与える影響を少なくするよう努力し、慎重に工事を行います。また、植栽する部分への客土は極力切り通し部等の表土を利用し、法面等には在来種の植栽を積極的に行います。</p> <p>工事の施行により、雑木林の一部は改変されます。改変される樹林地の、連続した部分の面積は約3.2haであり、改変される区域は西端の一部の約0.4haであることから、植物の多様性は維持されるものと考えます。</p>	
項 目	5. 景観	細 目	(1) 遮音壁の景観
<p>○ 「環境影響評価書案のあらまし」を見ると、2mもの遮音壁を設置しなければならない程の道路自体、環境及び景観に悪影響と感じた。</p>		<p>この計画路線は、4車線(16m)の車道の両側にそれぞれ10mの環境施設帯を設置し沿道の環境保全に配慮した計画としています。さらに、環境施設帯には遮音壁を設置し騒音の低減を図るとともに、在来種を中心とした植栽を行うなど自然環境や歩行者にも配慮した構造としております。</p> <p>遮音壁については技術の進歩等により、最近では構造的にもデザイン的にも優れたものが開発されております。例えば、視界の確保や日照阻害の解消を目的としたアクリル樹脂板などがあり、事業の実施段階において、沿道の土地利用等の状況をふまえ、地元の皆様のご意見を伺い、市や関係機関とも協議しながらより適切なものを採用していきたいと考えております。</p> <p style="text-align: right;">(67頁参照)</p>	

主 な 意 見 の 要 旨		見 解 の 概 略	
項 目	6. 計画交通量等	細 目	(1) 計画交通量
	<p>○ 予測に用いた将来OD表、将来道路整備計画、将来道路ネットワーク、将来交通量配分を示してください。</p> <p>案には将来交通量の推計手順しか載っていません。</p> <p>表、図等で具体的に説明してください。</p>		<p>計画路線周辺における主な路線の交通流態図を今回の配分交通量を基に模式図として図1-4-1に示しました。</p> <p>また、多摩地域における主要な幹線道路の整備計画は図1-4-2に示すとおりとなっています。</p> <p>交通量推計にあたっては、昭和63年度東京都市圏総合都市交通体系調査（以下「63年パーソントリップ調査」とする）による将来OD及び今後の道路整備計画を考慮した道路ネットワークを用いました。</p> <p style="text-align: right;">(68頁参照)</p>

見 解 の 概 略

項 目	6. 計画交通量等	細 目	(1) 計画交通量
-----	-----------	-----	-----------

(平成17年)



(平成27年)



凡 例

- 10,000台/日以下
- 10,000~30,000台/日
- 30,000~50,000台/日
- 50,000台/日以上

図 1 - 4 - 1 計画路線周辺の主な路線の交通流態図

見 解 の 概 略

項 目

6. 計画交通量等

細 目

(1) 計画交通量



注) 概成区間：都市計画決定されている幅員に対して一定以上の幅員を有する
現道が存在する区間
計画区間：都市計画決定されていて、事業化されていない区間
(概成区間を除く)

図 1 - 4 - 2 多摩地域の主要な幹線道路整備計画図 (平成 6 年末)

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	7. 環境一般	細目	(1) 計画路線の影響
	<p>○ 一般公道で多摩区内を走る道路であるから多摩地域の車両が利用するのが多いのが当たり前だ。しかし、懸念されるのは府中街道／鎌倉街道（関戸橋付近）の例を見ればわかるように大型車両や他県車の通行が非常に多い。外環道と圏央道の完成が危惧される折りから、中央自動車道と関越自動車道のバイパスになるのは明白である。裏街道も渋滞や抜け道の一つとして利用され、交通量が増えるであろう。</p>		<p>計画路線は、青梅街道、東八道路の東西方向道路とともに、町田、多摩ニュータウン、府中、国立、国分寺、小平、東村山など多摩地域の拠点都市を相互に結び、多摩地域の骨格を形成する南北方向の重要な道路として位置づけられています。</p> <p>道路は通勤、通学、買い物、余暇活動といった生活の営みや、運搬、配達、営業などの経済活動を支えると同時に、水道管やガス管などライフラインを収容する公共空間としての側面や消防活動や避難路、緊急輸送路など防災活動のための空間としての機能を有しています。</p> <p>また幹線道路の整備は、地域内道路からの通過車両の排除、歩道整備による交通事故対策などの効果もあります。 (80頁参照)</p>
項目	8. その他	細目	(1) 事業の効果
	<p>○ “高度成長期”（今から20年も前）に策定した計画である。社会情勢の変化に対応して計画を変更または廃止するのが当然。</p>		<p>多摩地域の都市計画道路については、昭和30年代後半から40年代初めにかけて都市計画決定されて以来、市街化の進展に伴う人口の増加など、社会、経済状況が変化したことから、都は地元市・町とともに道路網全体について「都市機能の確保」「地域環境の保全」「都市防災の強化」「都市空間の確保」の四つを基本目標に照らし検証を加え、平成元年12月に「多摩地域都市計画道路基本計画」として取りまとめ、多摩地域の都市計画道路網について、その必要性を確認しているところです。</p> <p>東京都では、多摩地域においては、都市間の相互連携を強化しその自立性の向上を図るため都市の骨格を形成する南北方向、東西方向の幹線道路を重点的に整備しています。</p>

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	8. その他	細目	(2) 事業の必要性
<p>○ どうしてもというなら府中街道を改築する（拡幅、地下に専用2車線等）方が社会的、環境的影響が少ない。府中街道を改築しない理由を説明せよ。</p>		<p>東京都では、南北方向の幹線道路として府中所沢線、調布保谷線など5路線の整備を重点的に進めているほか、多摩川中流部の橋梁の整備・拡幅、鉄道の連続立体交差化も同時に行っております。これによりネットワークとしての道路整備を進め、特定の道路や橋梁に交通が集中することを避け、交通の分散、円滑化を図っていきます。</p> <p>なお、府中街道については、右折車線の増設などの交差点の改良を西東京警察病院入口など5箇所計画、実施しております。</p> <p style="text-align: right;">(83頁参照)</p>	
<p>○ 住宅地域に4車線の幹線道路をつくれれば、地域社会（コミュニティ）が分断されます。また、大気汚染や騒音等の道路公害も静穏と安全が必要な地域に相応しくない状態で居住に適さない状態になります。</p> <p>幹線道路を住宅地域に造るのはまちづくりの理念に反します。必要論以前に主要幹線道路を造ってはならない環境ではありませんか。理念を説明してください。</p>		細目	(3) 地域分断
		<p>評価書案においては、平面的な構造の基本的な考え方をお示しましたが、今後横断管所や副道の構造などについては、警視庁や市との協議を進めるとともに、皆様のご意見も伺いながら、さらに検討していきたいと考えています。</p>	
項目	8. その他	細目	(4) 用途地域の変更
<p>○ 36mの幹線道路の沿道は中高層の建築物、業務用の用途地域になっています。この地域は現在一種低層地域です。この道路が建設されると両側30mが中高層地域に変わります。道路を含め約100mの低層住宅地域が消滅します。</p> <p>住民はこのことを説明されておらずまた合意していません。住民の静穏な一専の居住環境が大きく侵害されます。このような場合は関係住民の合意を得るべきではありませんか。アセス手続きを中止し、都市計画変更について住民と協議し、合意を得てください。道路建設による用途地区地域の変更は一方的で住民の財産権、居住権、環境権の侵害です。</p>		<p>評価書案では、用途の変更については考慮しておりません。幹線道路が住居地域を通過するため環境施設帯や遮音壁の設置などの沿道環境の保全対策を講じてまいります。</p> <p>なお、用途地域については、5年ごとに基礎調査を行い、地域の特性や周辺の土地利用の状況を勘案して関係各市で対応していきます。</p>	

主な意見の要旨		見解の概略																																				
項目	8. その他	細目	(5) 道路構造																																			
<p>○ 準専用道路では市内に1ヶ所しか横断歩道が造られないので大変不便になります。また、人道、自転車帯、植樹帯合わせて3.5mです。</p> <p>道路構造令の標準幅員では、自転車歩道と植樹帯で5.5m、放射36号では歩道3.5m～4.5m、植樹1.5m～2.5mです。この道路は、車にとっての「質の高い道路」ではありませんか。</p> <p>東八道路(30m道路)の府中、三鷹の住宅地域より劣悪です。</p>		<p>計画路線の幅員構成については、道路の役割や地域の状況を勘案し、本線16mの両側に幅10mずつの環境施設帯を設置します。評価書案で示した標準幅員構成では、歩道幅員が3.5mとなっていますが、環境施設帯の構造については、事業の実施段階で緑を極力確保するとともに、住民の方々の意見を伺いながら関係機関と協議して決定していく考えです。また、横断箇所については交差点の他にも、通学路の位置や将来バスが運行された場合のバス停の位置を考慮して検討いたします。</p>																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>歩道</th> <th>自転車道</th> <th>植樹帯</th> <th>計</th> <th>副道</th> <th>分難帯</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東八府中</td> <td>3.0～3.6</td> <td>1.8</td> <td>4.0 (2車線)</td> <td>8.8～9.4</td> <td>なし</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>三鷹</td> <td>3.3</td> <td></td> <td>2.7 (2車線)</td> <td>6.0</td> <td>なし</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.5</td> <td>2.0</td> <td>2.5 (4車線)</td> <td>7.0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>計画道路</td> <td>区別なし</td> <td></td> <td>(4車線) 3.5</td> <td></td> <td>5.0</td> <td>2.0</td> </tr> </tbody> </table>		歩道	自転車道	植樹帯	計	副道	分難帯	東八府中	3.0～3.6	1.8	4.0 (2車線)	8.8～9.4	なし	1.4	三鷹	3.3		2.7 (2車線)	6.0	なし			2.5	2.0	2.5 (4車線)	7.0			計画道路	区別なし		(4車線) 3.5		5.0	2.0		
	歩道	自転車道	植樹帯	計	副道	分難帯																																
東八府中	3.0～3.6	1.8	4.0 (2車線)	8.8～9.4	なし	1.4																																
三鷹	3.3		2.7 (2車線)	6.0	なし																																	
	2.5	2.0	2.5 (4車線)	7.0																																		
計画道路	区別なし		(4車線) 3.5		5.0	2.0																																

主 な 意 見 の 要 旨		見 解 の 概 略	
項 目	8. その他	細 目	(6) 説明会
<p>○ 都市計画変更案とアセス案を1回、2時間程度の説明会で終わらせようとするのは説明会を形式的に考えているので遺憾です。</p> <p>説明会で多数の質問者を残していたし、質問も1人1回程度で、回答に対する再質問や遣り取りをさせないなど内容のあるものではありませんでした。</p> <p>土曜日や日曜日などに十分に時間をとり、回数も増やし、住民が納得のいくような説明会を実施してください。案の説明会をやり直してください。</p>		<p>評価書案の説明会は、「都条例」第17条に基づき実施しており、平成8年1月31日と2月1日の2度にわたり開催いたしました。環境影響評価書案の縦覧期間は、平成8年1月24日から2月22日までの30日間でした。</p> <p>この説明会は、評価書案の内容等を関係地域の皆様に周知するために実施しているもので、これに沿って説明した後、ご質問を受けました。</p> <p>なお、説明会の終了時間は21時の予定でしたが、予定時間を延長しご意見を伺いました。</p> <p>説明会のご案内のちらしを、平成8年1月12日と1月24日の2度にわたって関係地域の皆様に各戸配布いたしました。ちらしには素案説明会での主なご意見とそれに対する都の考え方や環境に及ぼす影響の評価の結論などを記載しました。</p> <p>説明会の当日は、16ページの「環境影響評価書案のあらまし」を配布するとともに、スライドを使ってご説明いたしました。なお、このスライドをビデオ化し、貸出も行ってあります。</p> <p>さらに、説明会での主なご質問と都の考え方や予測・結果等をまとめたものを2月27日に関係地域の皆様に各戸配布してあります。</p> <p style="text-align: right;">(91頁参照)</p>	

第2章 対象事業の目的及び内容

2・1 目的

東京都は、とうきょうプラン'95において現在の都市問題を解決するために均衡のとれた多心型都市づくりをめざしている。

都市の基盤となる都市計画道路は、機能的な都市活動及び安全で快適な都市生活を確保することをめざして、①都市機能の確保 ②地域環境の保全 ③都市防災の強化 ④都市空間の確保の4つを基本目標としている。

このため、多摩地域の均衡の取れた都市づくりを図っていくために、東西方向に比べて整備の遅れている南北方向の府中所沢線、調布保谷線、府中清瀬線、立川東大和線、八王子村山線について重点的な整備を進めているが、府中所沢線は整備が遅れている路線のひとつである。

一方、現在の府中街道は、多摩地域の南北を結ぶ道路として、重要な役割を担っているが、朝夕を中心に慢性的な交通渋滞が生じており、バスの運行や緊急車両の通行などに支障をきたしている。また、生活道路へ通過車両が流入するなど、周辺地域の生活環境にも影響を与えている。

都市計画道路府中所沢線（府中3・3・8）は、交通の円滑化とともに地域の健全な発展に寄与する道路として早急に整備を行う必要がある。

また、本路線は住宅地域を通過することから、沿道環境を保全するための環境施設帯を設置するなど質の高い道路として整備を行う。

なお、先の阪神・淡路大震災の例でも明らかなように、道路は災害時の避難路、緊急物資の輸送路などの役割を果たしており、改めて道路整備の促進が求められている。

2・2 事業の内容

2・2・1 対象事業の位置

計画路線の事業予定位置は、図2-2-1及び図2-2-2に示すとおりであり、府中市北山町二丁目を起点に、府中市武蔵台三丁目を終点とする延長約1kmの区間であり、一部一方通行区間を含む幅員約6mの現道にほぼ重なる。

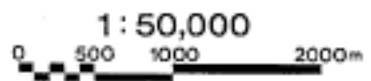
起点は東八道路との交差点であり、終点付近では多喜窪通りと交差している。

計画路線の起点側、南側部分の沿道は住宅地であり、現道は幅員が約4mの一方通行道路である。中間部の東側は公園、医療施設が、西側はスポーツ施設及び住宅が隣接しており、このあたりの現道は、幅員が約9mの相互通行道路である。中間部よりやや北側で標高差約10mの国分寺崖線を横断する。終点側、北側部分の東側に医療施設が、西側は住宅が隣接しており、このあたりの現道は幅員が約6mの一方通行道路である。



凡 例



-----	計 画 路 線
-----	市 界



図面番号	2 - 2 - 1
図 名	計画路線案内図



凡 例

	計 画 路 線
	市 界

1 : 15,000
0 100 300 500m

図面番号	2 - 2 - 2
図 名	計画路線事業予 positioning 図

2・2・2 事業計画の概要

(1) 構造

計画路線は、図2-2-3計画路線模式図に示すとおり、平面部約0.75Km、切り通し部約0.25Kmにわけられ、切り通し部は3.8%の勾配となる。

標準的な横断面の構成は、図2-2-4標準横断面図に示すように、車道部16m、両側に各10mの環境施設帯を加えた幅員36mの構造とする。

環境施設帯には歩道とともに沿道に住居の多い南側部分では沿道サービスのための地先道路となる副道を設置する。

また、環境施設帯には騒音対策として極力遮音壁を設置する。

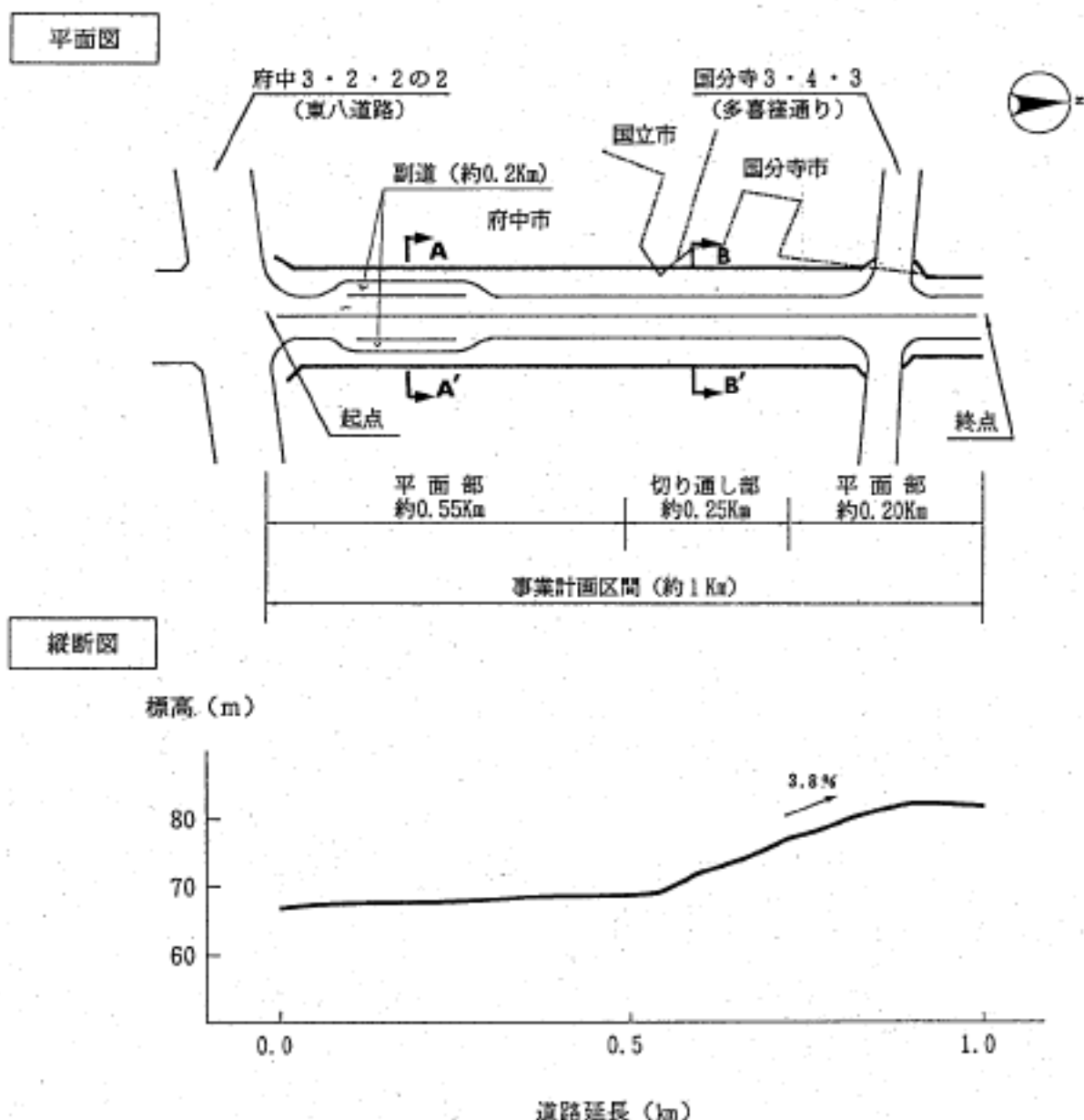
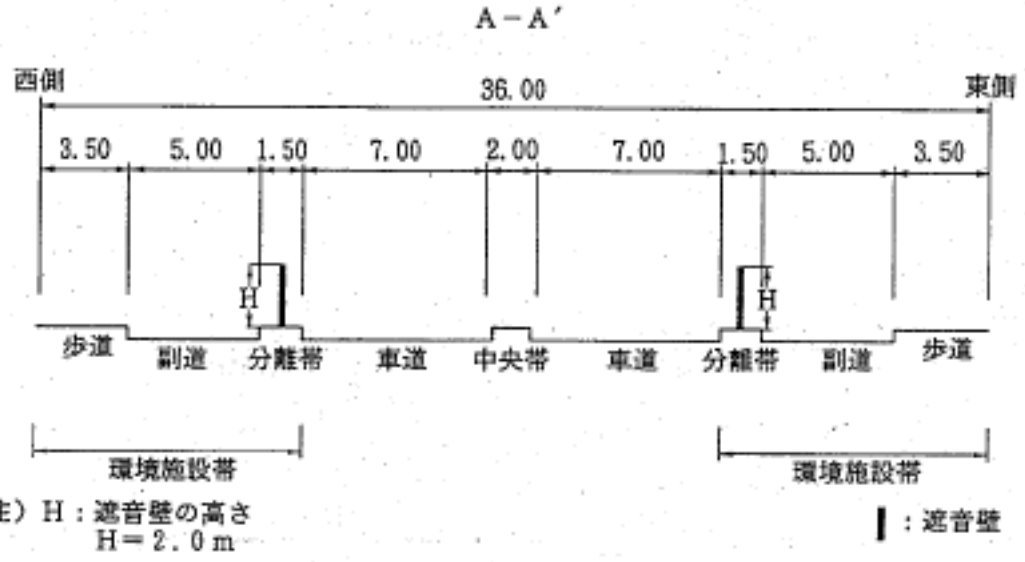


図2-2-3 計画路線模式図

平面部



切り通し部

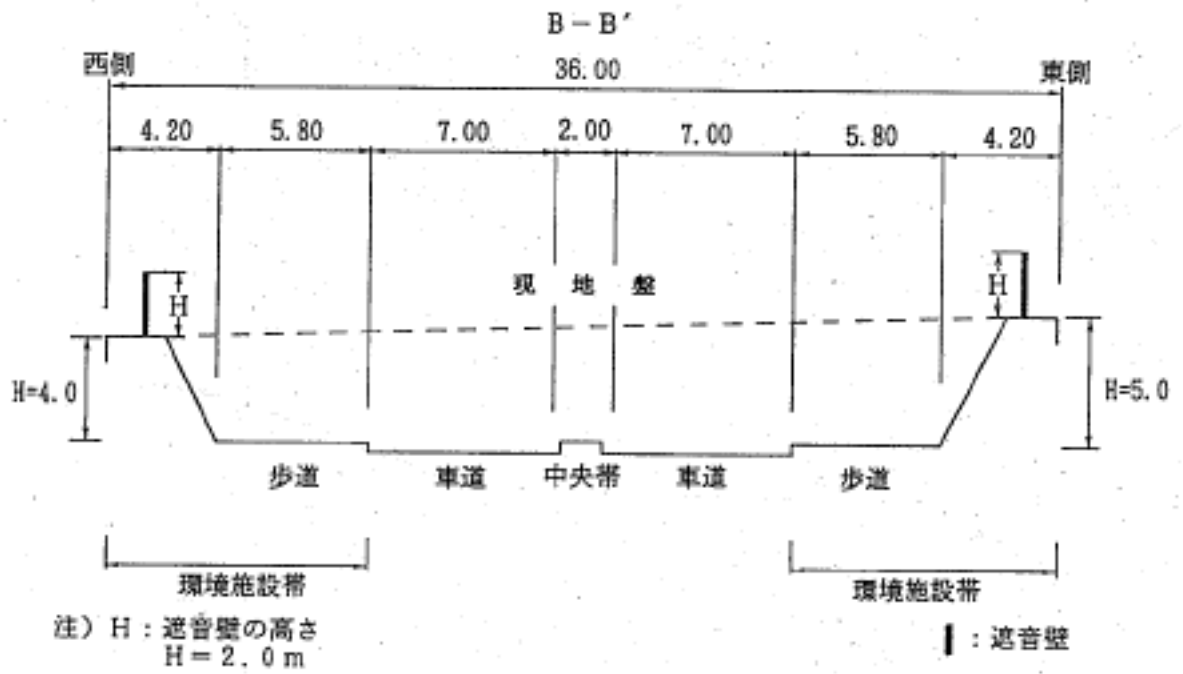


図 2 - 2 - 4 標準横断面

(2) 計画交通量

計画交通量は、昭和63年度東京都市圏パーソントリップ調査による計画基本ゾーン自動車OD表を基本として、対象地域のゾーニングを行って平成17年及び27年の将来交通量OD表を作成し、これを将来の道路ネットワークに配分することによって推計した。

なお、副道は地先利用のために設けたものであり、交通量は少ない。そのために計画交通量としては設定しない。

計画交通量を表2-2-1及び図2-2-5に示す。

表2-2-1 計画交通量

(単位：台/日)

事業計画区間	平成17年	平成27年
I	11,900	33,200
II	※	33,000

※現市道(幅員約6m)に取りつけるため交通量は少ない。

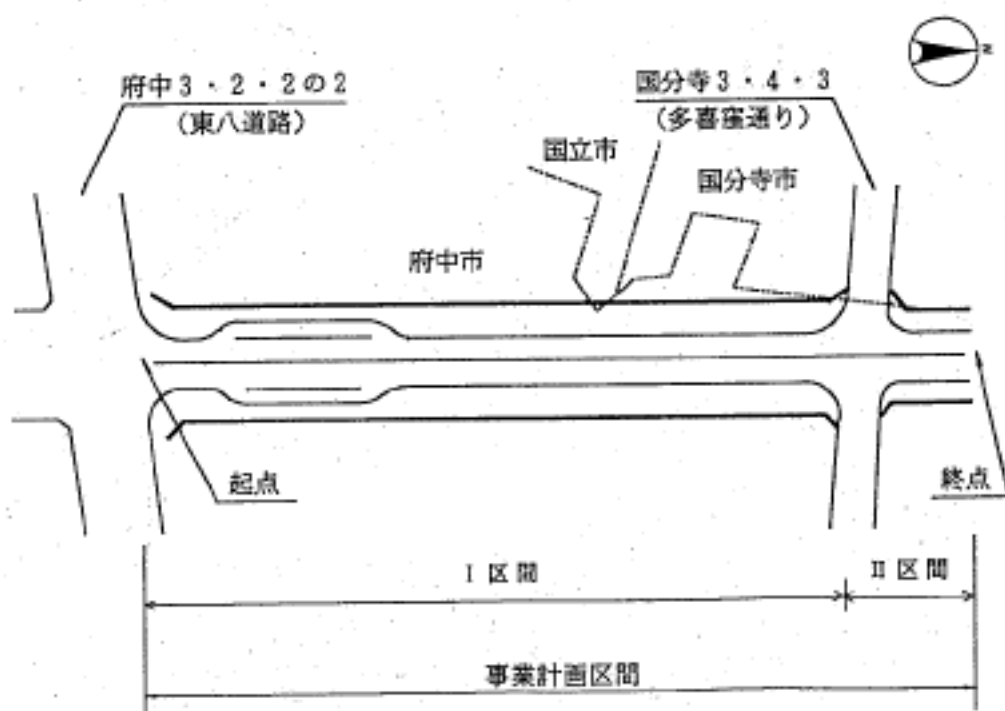


図2-2-5 計画交通量図

(3) 緑化計画等

本事業の計画にあたっては、図2-2-6 緑化位置断面図及び、図2-2-7 緑地位置模式図に示すとおり、環境保全に配慮し環境施設帯及び中央帯の緑化に努める。環境施設帯における緑化位置は、平面部では歩道部の一部及び分離帯とし、切り通し部では歩道の一部及び法面とする。

地下水に対する配慮として透水性舗装の施工や雨水浸透ますの設置に努め、景観に対する配慮としては架空線の地中化により電柱をなくすように努める。

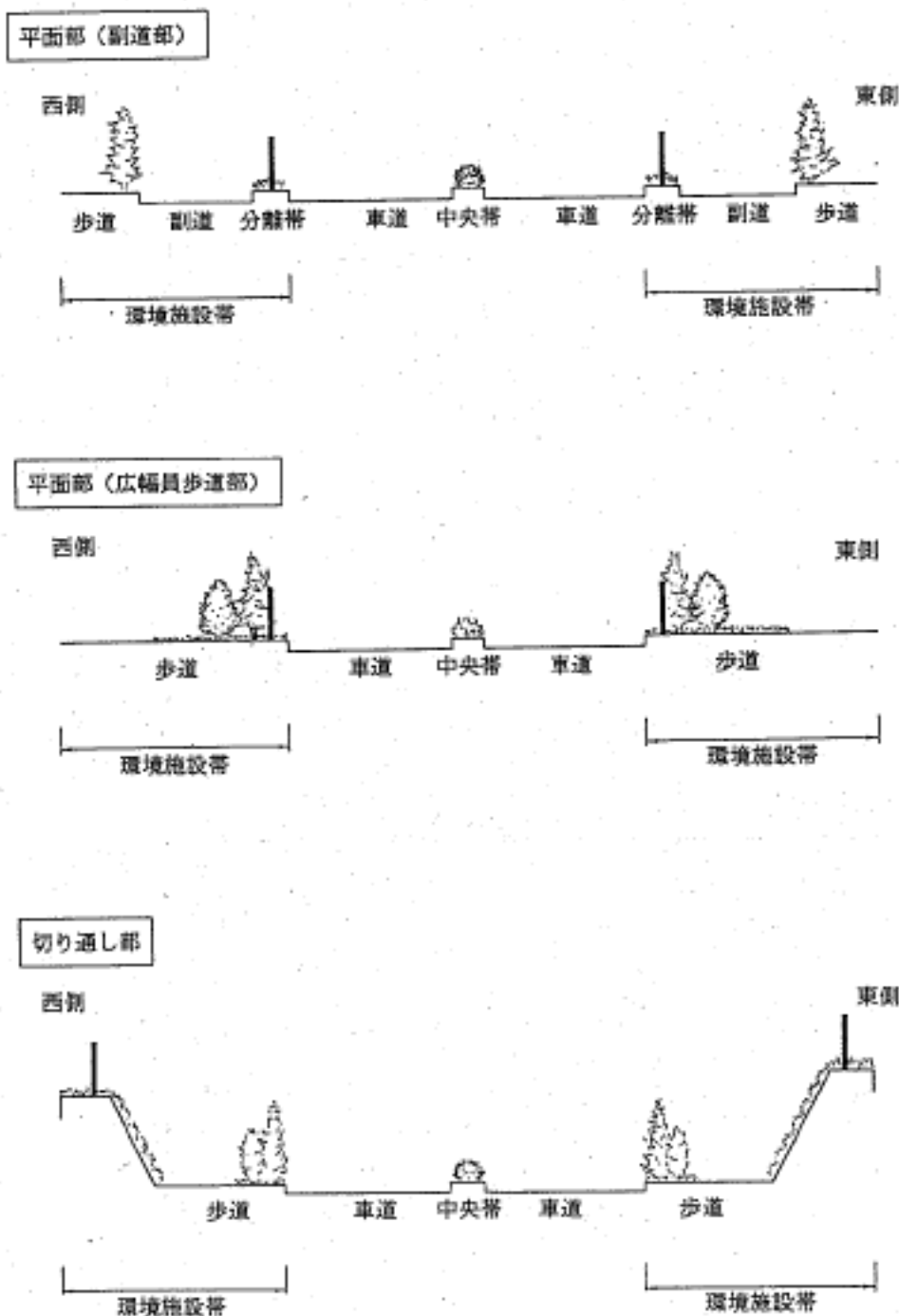


図2-2-6 緑化位置断面図

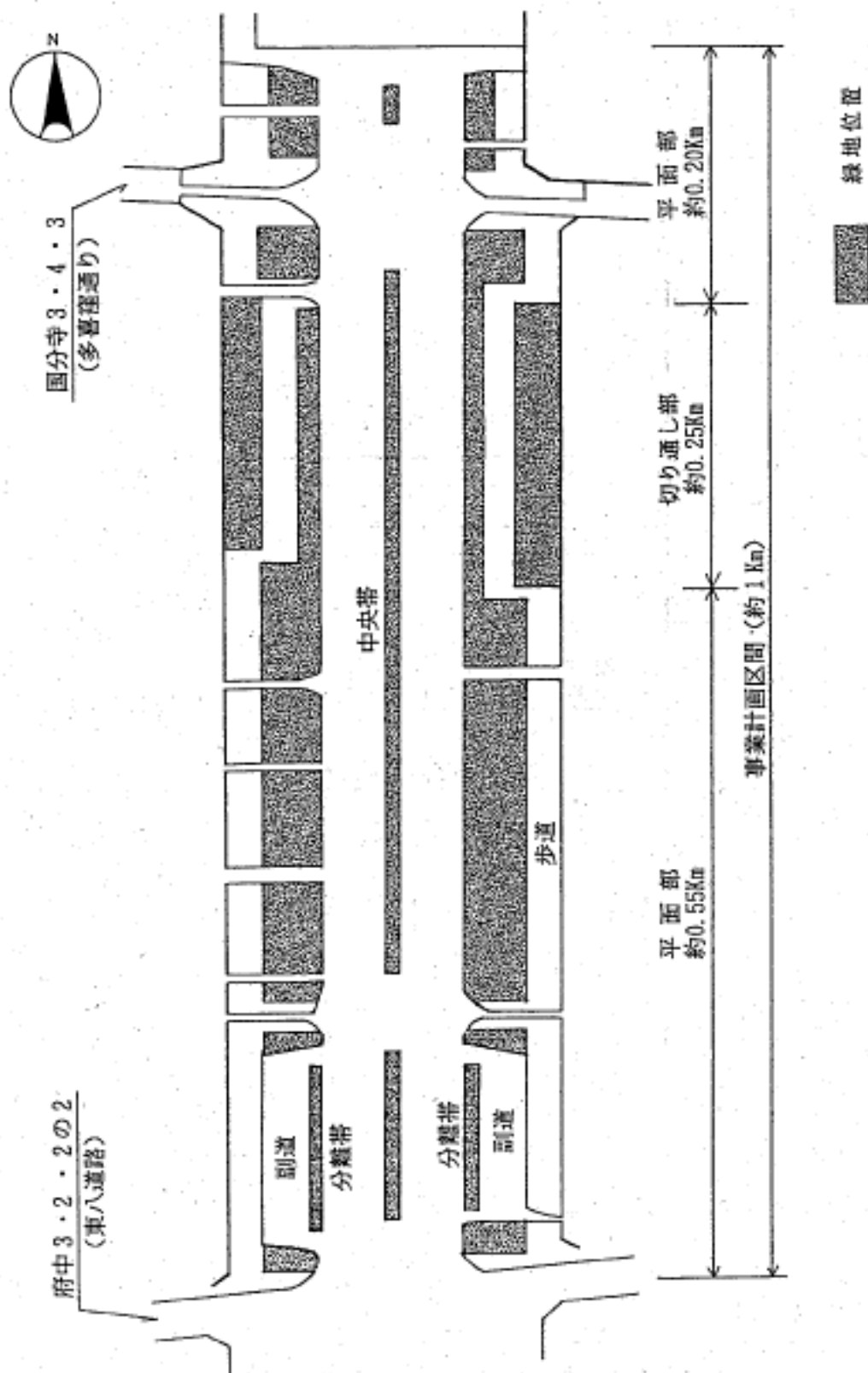


図 2 - 2 - 7 緑地位置模式図

2・2・3 施工計画

(1) 施工計画の概要

本事業の工事区間は、図2-2-8に示すとおり、3工区に分けられる。工事用車両は一部現道を使用するが、工事は片側ずつの分割施工とし、現状交通に支障がないように行う。

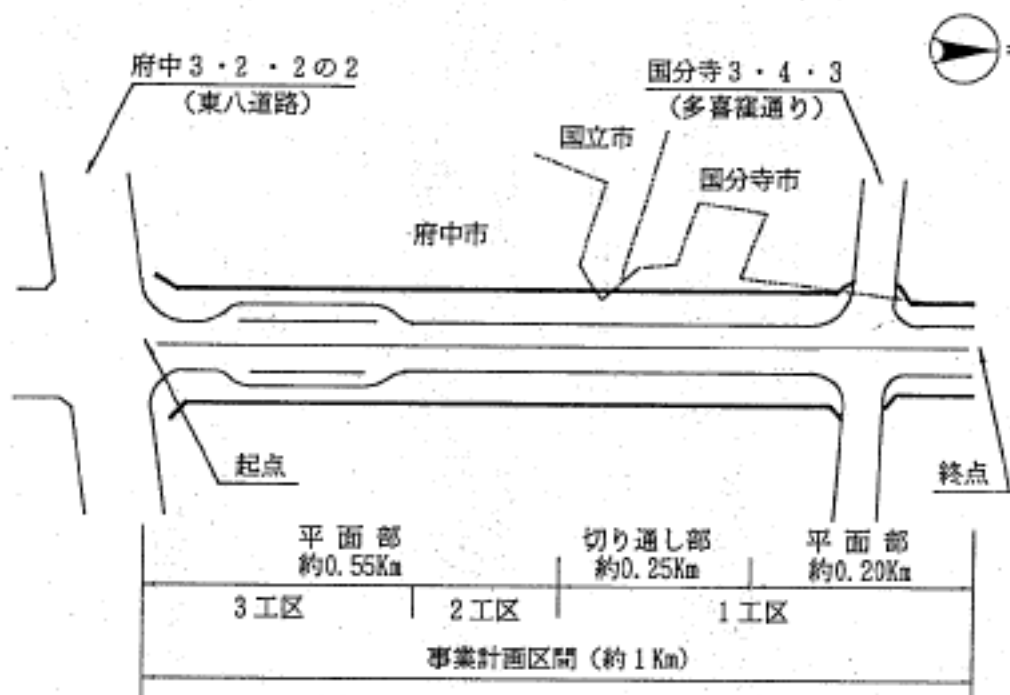
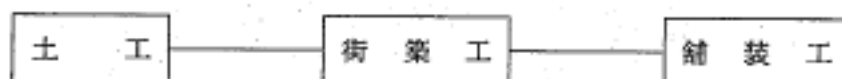


図2-2-8 工事区間

(2) 施工手順

本事業における主な施工手順は、図2-2-9に示すとおりである。

ア 平面部



イ 切り通し部



図2-2-9 施工手順

(3) 施工内容及び主な建設機械

平面部及び切通し部における施工内容及び主要な建設機械は、表2-2-2に示すとおりである。

工事用車両の発生台数は残土搬出量の多い1年度目(平成11年度)の2~3ヶ月目が最大で、1日当たり50台である。また、掘削・残土量は表2-2-3に示すとおりである。残土の処理は東京都の建設残土再利用センターを活用するなど環境保全に留意する。

表2-2-2 施工内容及び主要な建設機械

工種	施工内容	建設機械等(規格)	同時稼働台数
土工	バックホウおよびブルドーザで掘削、整地を行なう。 残土等はダンプトラックで搬出する。	バックホウ(0.6m ³)	1
		ダンプトラック(11t)	(50)
		ブルドーザ(21t)	1
街築工 (法面 工合)	路面排水施設、植栽、 分離帯等を 設置する。	トラッククレーン(4.8t吊り)	1
		コンクリートミキサー車(4.4m ³)	1
舗装工	ダンプトラックで材料搬入。 ブルドーザで路盤材を、 アスファルトフィニッ シャで舗装材を敷きなら し、マカダムローラ・タ イヤローラで転圧する。	ダンプトラック(11t)	(17)
		ブルドーザ(21t)	1
		マカダムローラ(10~12t)	1
		アスファルトフィニッシャ (2.4~5m)	1
		タイヤローラ(8~20t)	1

注) 建設機械の稼働台数は、同一地区における同時稼働台数とする。
ダンプトラックは日最大の台数である。

表2-2-3 掘削・残土

	掘削量	盛土量	残土量
土量 (m ³)	37,800	4,400	33,400

(4) 事業の工程

事業の工程は表2-2-4に示すとおりであり、供用開始は平成17年度とする。
工事は3工区に分け施工し、各工区とも2年程度で施工する。

表2-2-4 事業の工程

工事内容	年度	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
測量・調査		—	—								
用地買収			—	—	—	—	—	—	—	—	
工 事					—	—	—	—	—	—	—

2・2・4 環境管理に関する計画等への配慮

東京都では「東京都環境管理計画」、「東京都緑の倍增計画」及び「東京都自動車公害防止計画」等を策定している。

本事業の計画に当たっては、これらの環境保全に関する計画などの主旨に沿って、表2-2-5に示す事項に配慮した。

表2-2-5 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計画	内 容	配 慮 し た 事 項
環東 境京 管都 理 計 画	地域別の環境像 (武蔵野ゾーン) ・多摩東部を中心とする一帯で、貴重な緑と武蔵野の風情を生かしながら、自然と住宅、文化などが調和した「田園都市」の形成を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> ・多摩地域全体の自立性の向上を図るため、多摩の「心」を相互に連係するネットワークを形成する。道路構造の改善や沿道の整備・開発を計画的に実施することにより、オープンスペースや、緑化空間を確保し、良好な住環境の整備に努める。 ・地形・土地利用状況等を考慮し、環境に配慮した道路構造とするとともに、植樹帯や遮音壁の設置により沿道の生活環境の保全を図る。 ・南北交通を整備し、地域間の交流を活発にし、地域の活性化を図るとともに生活都市にふさわしい魅力を高める。
緑東 の京 倍都 増 計 画	(多摩第5ブロック) ・この地域は、急速に宅地化が進行した地域であり、道路、公園等の都市基盤が未整備なまま市街化されたところも多い。その反面、身近に散在する屋敷林、雑木林等多くの自然も残っている。こうした自然との調和を図りながら、都市基盤を整備し、生活拠点の育成を行うとともに緑化の推進、緑地の保全等に努め良好な生活環境を創出する。	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の植樹帯や法面に植栽を施し、緑の回復、景観の調和に努める。 ・歩道に透水性舗装を施すことにより、降水を地中に速く浸透させ、沿道周辺の街路樹等の緑の保護に努める。また雨水浸透施設の設置により、地下水の涵養に努める。
自東 動京 車都 公 害 防 止 計 画	・交通の集中及びそれに伴う交通渋滞は二酸化窒素等による大気汚染や騒音による環境の悪化を招いている。このため、幹線道路等の交通流の円滑化を図る。道路交通騒音の改善には、自動車の単体規制の強化とともに、道路構造の改善や沿道環境の整備を促進する必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・環境施設帯に歩道、植樹帯を設けるとともに遮音壁を設置し、沿道環境の保全を図る。 ・地形や土地利用状況等を考慮した道路構造とし、沿道環境の保全を図る。 ・道路の体系的なネットワークの形成、道路交通の円滑化を図る。