

# 見 解 書

—— 調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線  
三鷹都市計画道路3・3・6号調布保谷線  
(調布市富士見町～三鷹市野崎間)建設事業 ——

平成8年9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：調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線

三鷹都市計画道路3・3・6号調布保谷線

(調布市富士見町～三鷹市野崎間) 建設事業

種類：道路の改築

### 1. 3 対象事業の内容の概略

本事業は「調布都市計画道路3・2・6号調布保谷線及び三鷹都市計画道路3・3・6号調布保谷線」のうち、調布市富士見町三丁目を起点とし、三鷹市野崎二丁目を終点とする延長約2.2kmの区間(以下、計画路線という)について、現在、18m幅員(2車線)の都市計画道路を36m幅員(4車線)に変更するものである。

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2.20km 起点：東京都調布市富士見町三丁目 終点：東京都三鷹市野崎二丁目 調布3・2・6号線 延長：約2.15km 三鷹3・3・6号線 延長：約0.05km
通過地域	調布市、三鷹市
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)	調布3・4・11号線 調布3・5・12号線 調布3・4・15号線 三鷹3・2・2号線
道路構造	一般部：約2.17km 橋梁部：約0.03km
計画交通量	平成17年度(19,400～24,300台/日) 平成27年度(25,300～31,900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5,250件、関係市長の意見が2件提出された。また、公聴会においては25名の公述人より意見が述べられた。

これらの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。

なお、以下において「都条例」とは「東京都環境影響評価条例」を、「技術指針」とは「東京都環境影響評価技術指針」を、「事後調査基準」とは「東京都環境影響評価事後調査基準」を言うものとする。

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. 予測・評価項目	細目	(1) 水文環境
	○ 湧水のデータで深大寺の4地点の記載がない。実際にはもう出ていないのだが、評価書案では、調査の対象からはずしている。平成5年以降の実態については都はなんら調査もしていない。		<p>水文環境の現況については、「東京の湧水平成6年度湧水調査報告書」(平成7年10月東京都環境保全局)によると、深大寺内の4地点の湧水は平成2年の時点で湧出量はないとされています。</p> <p>なお、平成7年2月に行った現地調査においても湧出量はありませんでした。</p> <p>計画路線は深大寺湧水群の涵養域を通過しますが、本事業は既存道路の拡幅であり、涵養域に占める被覆部分は0.5%程度の増加です。また、透水性舗装や雨水浸透ますの設置等を積極的に採用するため、湧水への影響はありません。よって、予測・評価項目に選定しておりません。(39頁参照)</p>
項目	2. 基本予測条件	細目	(1) 計画交通量
	○ 計画交通量も類似道路の現状と比べて低すぎると思われる。予測値を低く押さえるための操作の結果なのではないか。算出根拠を示してほしい。		<p>将来交通量は、現況の自動車OD表を基本として、対象地域のゾーニングを行い将来交通量のODを将来の道路ネットワークに配分する3段階推計法と呼ばれる一般的な交通量推計の方法で行っており、十分に信頼性の高いものと考えています。(44頁参照)</p>

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	2. 基本予測条件	細目	(2) 周辺道路の交通量
<p>○ 三鷹・調布を中心とした都道網の現状と平成17年・平成27年の予測交通量を示すべきだ。</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;">(48頁参照)</p>	

見 解 の 概 略

項 目	2. 基本予測条件	細 目	(2) 周辺道路の交通量
-----	-----------	-----	--------------

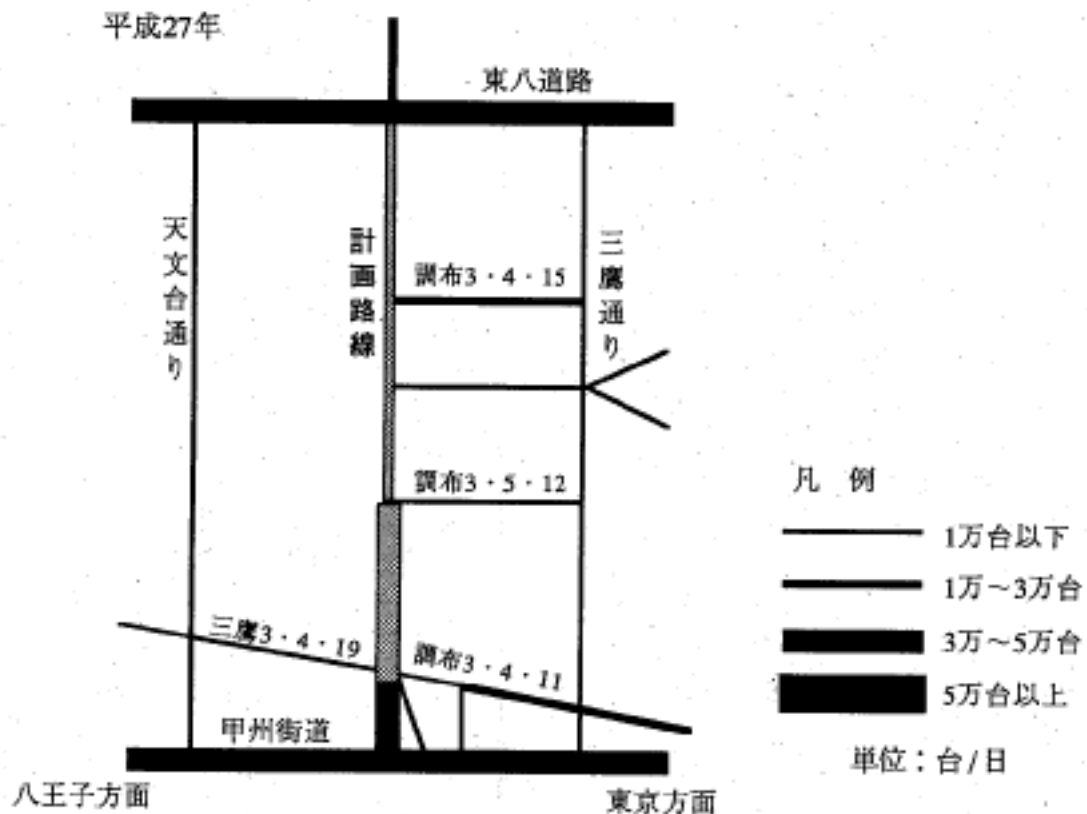
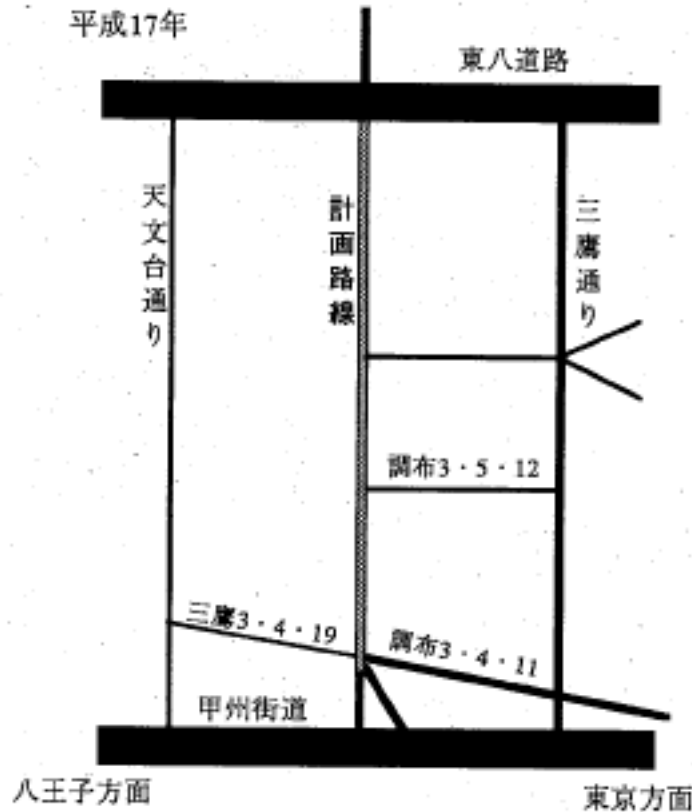
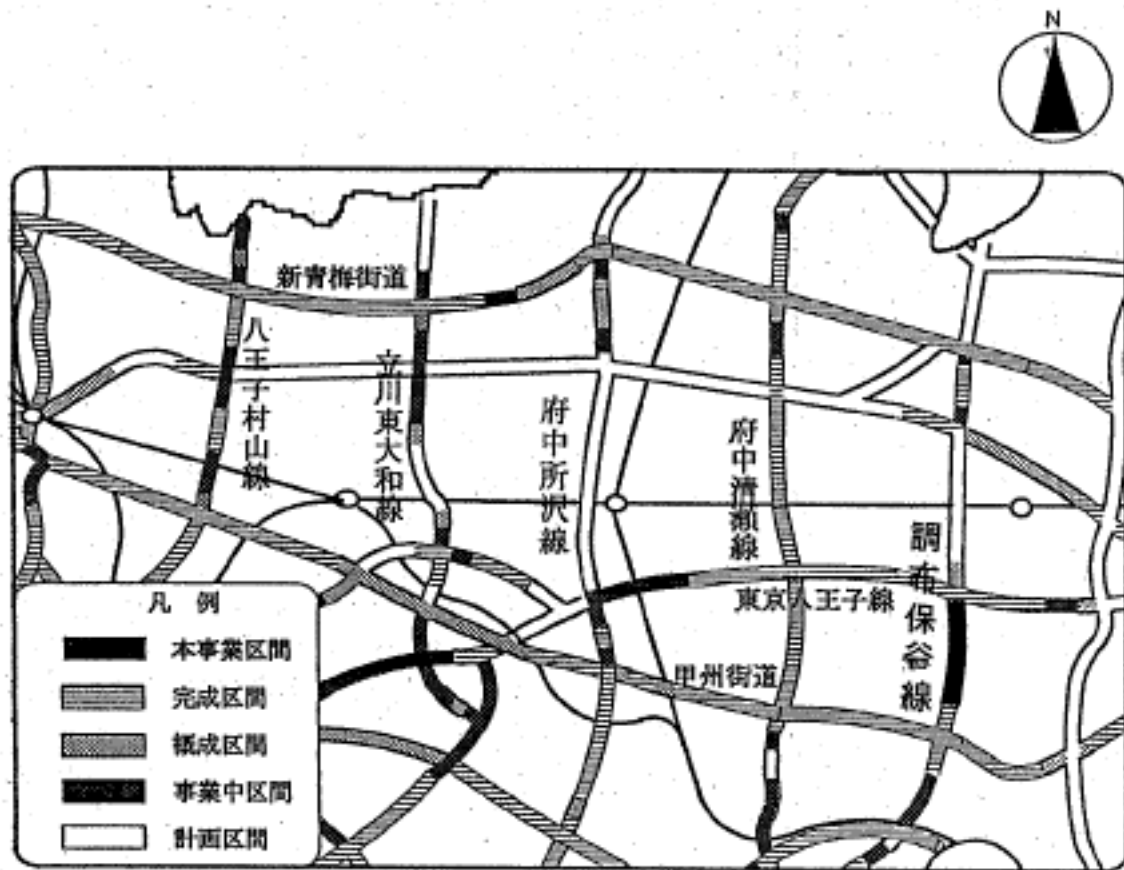


図1-4-1 計画路線周辺の主要路線の交通流態図

見 解 の 概 略

項 目	2. 基本予測条件	細 目	(2) 周辺道路の交通量
-----	-----------	-----	--------------



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	3. 大気汚染	細目	(1) 予測事項
<p>○ SPMについて予測をしていないのはどうしてでしょうか。これは実施すべきであります。平成8年4月に発行されている「浮遊粒子状物質削減計画」にはSPMの発ガン性や変異原性が指摘されているのではないかと。東京都自らが作っているのに、今回のアセスではやっていないのはおかしい。実施すべきだ。</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：いわゆる化合物等)の発生に係るメカニズム等に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 style="text-align: right;">(61頁参照)</p>	
		細目	(2) 予測条件
<p>○ 環境への影響を予測する際に、排気ガスや騒音など現在より車の規制が進んで、改善されていることを前提としている。例えば、二酸化窒素の排出量は平成2年度に比べて平成27年度は7割以下に減っていることを前提にバックグラウンド濃度を算出している。しかし、実際にはこんな楽観的な予測は成り立たない。</p>		<p>自動車排出ガス規制は、中央公害対策審議会(現 中央環境審議会)の答申(平成元年12月)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年以内を目途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>なお、移動発生源においても各種の規制に加え平成4年6月「自動車NOx法」<sup>※</sup>が制定、公布されNOx規制への取り組みが新たに強化さ</p>	

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	3. 大気汚染	細目	(2) 予測条件
			<p>れているところです。</p> <p>評価書案では、NO<sub>2</sub>の将来バックグラウンド濃度は、これらの規制及び中央公害対策審議会の答申をふまえ将来の低減が見込めるものと考えて設定しております。</p> <p>さらに、東京都においても平成5年11月に「自動車排出窒素酸化物総量削減計画」を策定し、物流・人流対策、低公害車の普及促進等の施策に国等の関連機関と一体となって総合的に取り組んでおり、これらの施策を具体的に押し進めるため、「東京都自動車公害防止計画」の改定（平成6年7月）を行い、窒素酸化物の低減に努めています。</p> <p style="text-align: right;">(63頁参照)</p> <p>※「自動車NO<sub>x</sub>法」 「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（平成4年6月）の通称で大気汚染防止のため使用できる車種の制限を定めた法律。</p>
	○ 今回示された評価書案の二酸化窒素の予測値が、新青梅街道や甲州街道などの類似の4車線道路の現状調査結果を下回る値との指摘がある。算出根拠を説明してほしい。	細目	(3) 予測結果
			<p>大気汚染の予測に関しては、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>自動車排出ガス規制は、中央公害対策審議会の答申（平成元年12月）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</p>



主な意見の要旨		見解の概略	
項目	3. 大気汚染	細目	(3) 予測結果
			<p>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> <p>(64頁参照)</p>
	<p>○ 市民がもっとも心配しているのは大気汚染による健康被害の問題ではないか。三鷹市でも23区並みのNO<sub>2</sub>が記録されているし、また、都の衛生局の資料によると18歳以下の大気汚染障害者の認定患者数は1990年から1995年までの5年間で48%も増えている。</p>	細目	(4) 健康被害
			<p>大気汚染と健康との関係については「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」である環境基準が定められており、本事業についても、評価の指標である環境基準を下回ることから、健康を含めた生活環境の保全が図られるものと考えます。</p> <p>この環境基準は、地域住民の健康への影響の実態調査、医学及び公衆衛生についての内外の知見などに基つき、中央公害対策審議会において検討がなされた結果、大気汚染の健康影響に係る判定条件が示され、これに基づいて定められたものです。</p> <p>(71頁参照)</p>
項目	4. 騒音	細目	(1) 評価
	<p>○ 騒音の調査は2メートルの遮音壁があることを前提に、地上1.2メートルの高さで測定したものである。遮音壁より高い二階や三階だともっと騒音はひどくなるはずである。坂や崖の多い深大寺特有の地形を考えれば遮音壁より高い地点での騒音の評価を行っていないのは問題である。</p>		<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、一層の配慮をしております。</p> <p>(74頁参照)</p> <p>※低騒音舗装 タイヤと路面との間で発生する騒音を低減させるための多孔質な舗装の一種。</p>

主な意見の要旨	見解の概略	
<p>○ 騒音は、現況でほとんどの地点で環境基準を超えている。このようなデータなのに、遮音壁の設置により基準を下回るとしているのは納得がいかない。これでは、遮音壁をつくるための予測としか言えないのではないか。東京都は、まず遮音壁がなかった場合のデータを率直に認めるべきだ。</p>	<p>計画路線は、沿道環境を保全するために環境施設帯や遮音壁を設置する計画です。予測年次は計画路線供用開始後の平成17年及び周辺の道路網が概ね整備されると考えられる平成27年としました。その結果は、いずれの時間区分においても評価の指標とした環境基準を下回っています。</p> <p>また、低騒音舗装の施工や路面平坦性の維持・管理などにより一層の配慮をするとともに、交通管理者とも協議し、速度超過に対する規制にも配慮をしております。</p> <p>なお、「都条例」で事業者は事後調査を義務づけられており、「事後調査基準」では「事後調査の結果が評価書に記載された予測と著しく異なった場合には、対象事業との関連を明らかにし、当該対象事業が環境に著しい影響を与えているときには、環境の保全のための措置の強化について明らかにする。」とされております。(75頁参照)</p>	
<p>○ この道路による騒音は神経を痛め、健康をおびやかします。大きな道路は、高齢者、体の弱い人及び子ども達にとっていいことは一つもありません。</p>	<p>細目</p>	<p>(2) 健康被害</p> <p>騒音の予測・評価にあたっては、「技術指針」に評価の指標は道路交通騒音については「騒音に係る環境基準について」に定める環境基準とする。」とされていることから、環境基準を評価の指標としています。</p> <p>環境基準は、「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」として環境基本法第16条に定められております。この環境基準は、中央公害対策審議会においてさまざまな検討がなされ、定められたものです。</p> <p>評価書案においては、予測・評価の結果、評価の指標である環境基準等を下回ります。(77頁参照)</p>

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	4. 騒音	細目	(3) その他
○ 道路工事が始まれば、騒音に悩まされる日々が続く事になるのではないか。		<p>工事中の予測・評価は、使用予定の建設機械を対象として行っており、いずれの建設作業においても評価の指標を下回る結果となっております。</p> <p>なお、より環境に配慮するため、必要に応じ工事用仮囲いの設置などの対策を行います。 (77頁参照)</p>	
項目	5. 振動	細目	(1) 評価
○ 特定工場等の規制基準を適用するのは妥当でしょうか。		<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。</p> <p>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、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（表1-4-1）。</p> <p>さらに、工事の完了後も路面の平坦性の確保など、適切な維持管理を行います。 (79頁参照)</p>	

表1-4-1 振動の規制基準

単位：dB

	区域の区分	昼 間 夜 間	
		昼 間	夜 間
要請限度	第1種区域	65	60
	第2種区域	70	65
特定工場等の規制基準	第1種区域	60	55
	第2種区域	65	60

主な意見の要旨		見解の概略	
項目	6. 景観	細目	(1) 評価
<p>○ 景観については、現況が13m程度の道路であるから、それが36mに成れば、それだけで大きく変わると言える。</p>		<p>代表的な眺望地点は、事業計画の内容、土地利用の状況、地形の変化を勘案し、評価書案P.220～221に示した5地点としました。</p> <p>また、予測にあたっては、各種環境保全対策を考慮したうえ、完成予想図を作成し、現況写真と比較するわかりやすい方法によっています。その結果については、評価書案P.220～229に示したとおり沿道における代表的な眺望点からの景観は、道路の幅員が拡がり、上空の視界が開けること、雑然としていた電線及び電柱が撤去されることから、開放的で整然とした景観に変化します。</p> <p>(83頁参照)</p>	
項目	6. 景観	細目	(2) 遮音壁の景観
<p>○ 「評価書案」では、拡幅後の風景が、いずれも「開放的な」風景になるとしている。しかし、人の身長よりもずっと高い2メートルの遮音壁が道路に沿って続いていることを考えれば、むしろ景観は著しく損なわれることになるのは明白である。</p>		<p>計画路線は、住宅地域を通る幹線道路なので、沿道環境に配慮して環境施設帯の中に遮音壁を設置する予定です。遮音壁の前にはつる植物などの植栽を検討し、周辺環境との調和を図るよう努めます。</p> <p>遮音壁の形状、デザイン、色彩等の詳細についても、皆様のご意見を伺いながら関係機関とも協議し、今後の技術開発の動向も考慮して具体的に選定していきたいと考えています。</p> <p>(84頁参照)</p>	
項目	7. 環境一般	細目	(1) 計画路線の影響
<p>○ 計画案の道路拡幅によって、大型車も普通車も交通量が増え、騒音、排ガス、景観等の被害はこれまでの例を見れば明らかです。</p>		<p>本事業の環境影響評価では、大気汚染及び騒音等の人の生活環境に係る項目の予測・評価にあたり、「技術指針」により、「現況調査及び予測の結果に基づき、地域の特性、環境の保全のための措置及び評価の指標を勘案して、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について明らかにする。」とされていることから、環境基準等を評価の指標としています。</p> <p>環境基準は、「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」として環境基本法第16条に定められております。この環境基準は、中央公害対策審</p>	

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>議会においてさまざまな検討がなされ、定められたものです。</p> <p>評価書案においては、予測・評価の結果、評価の指標である環境基準等を下回ります。</p> <p>(86頁参照)</p>
	<p>○ 7年間の工事期間において自転車事故、登下校の事故が増加する恐れがある。そのようなことが評価書案には記載されておらず、心配だ。</p>		<p>工事の施工は工区の分割や工事時間帯に十分配慮し、現況の交通に大きな支障が生じないようにいたします。</p> <p>工事中見通しの悪い区間が生じる場合は、必要に応じて交通監視員を配置するなど、渋滞・安全対策を講じます。また、工事用車両については交通安全対策に配慮した工事計画を検討するとともに交通法規を守るよう注意・指導を徹底いたします。</p> <p>(87頁参照)</p>
項目	8. その他	細目	(1) 地域分断
	<p>○ 計画案の道路ができれば、街は分断され、地域住民の行き来に重大な支障をきたします。</p>		<p>評価書案においては、基本的な考え方をお示ししましたが、今後横断箇所や副道の構造などについては、住民の皆様のご意見を伺いながら、警視庁や市との協議を進め、さらに検討していきたいと考えています。</p> <p>(96頁参照)</p>
	<p>○ 環境基準を越え、沿道住民に堪え難い被害を与えたら、どのように責任をとり、どんな補償をするのか。</p>	細目	(2) 環境影響評価制度
			<p>「都条例」では、事業者は事後調査を義務づけられており、「事後調査基準」では、「事後調査の結果が評価書に記載された予測と著しく異なった場合には、対象事業との関連を明らかにし、当該対象事業が環境に著しい影響を与えているときには、環境の保全のための措置の強化について明らかにする。」とされております。</p> <p>「都条例」に基づく事後調査結果により、当該対象事業が環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められた場合には、必要な措置を講じていく考えです。</p> <p>(112頁参照)</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2. 1 事業の目的

東京都は、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る。

都市計画道路調布保谷線（調布3・2・6号及び三鷹3・3・6号）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、沿道の環境に配慮した質の高い道路として整備する方針である。

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 計画路線の位置

計画路線の事業予 positioning は、図2-2-1に示すとおりであり、調布市富士見町三丁目を起点に、三鷹市野崎二丁目を終点とする延長約2.2kmの区間である。

#### 2. 2. 2 事業計画の概要

##### (1) 構造

計画路線の平面模式図及び縦断図は図2-2-2及び図2-2-3に示すとおりである。

標準的な横断図の構成は、図2-2-4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総幅員36mの平面構造とする。

環境施設帯には、沿道地区利用のため副道を設け、道路構造上支障とならない方法で遮音壁を極力設置する。

なお、環境施設帯とは「道路環境保全の為の道路用地取得及び管理に関する基準」（昭和49年4月10日 都市局長・道路局長通達）に基づいて設けられる幹線道路の沿道の生活環境を保全するための道路の部分を行い、植樹帯、路肩、歩道、副道等で構成される。



凡例	
記号	名称
	都県界
	市界

計画路線



1 : 50,000



図面番号	2-2-1
図名	計画路線事業予定地域

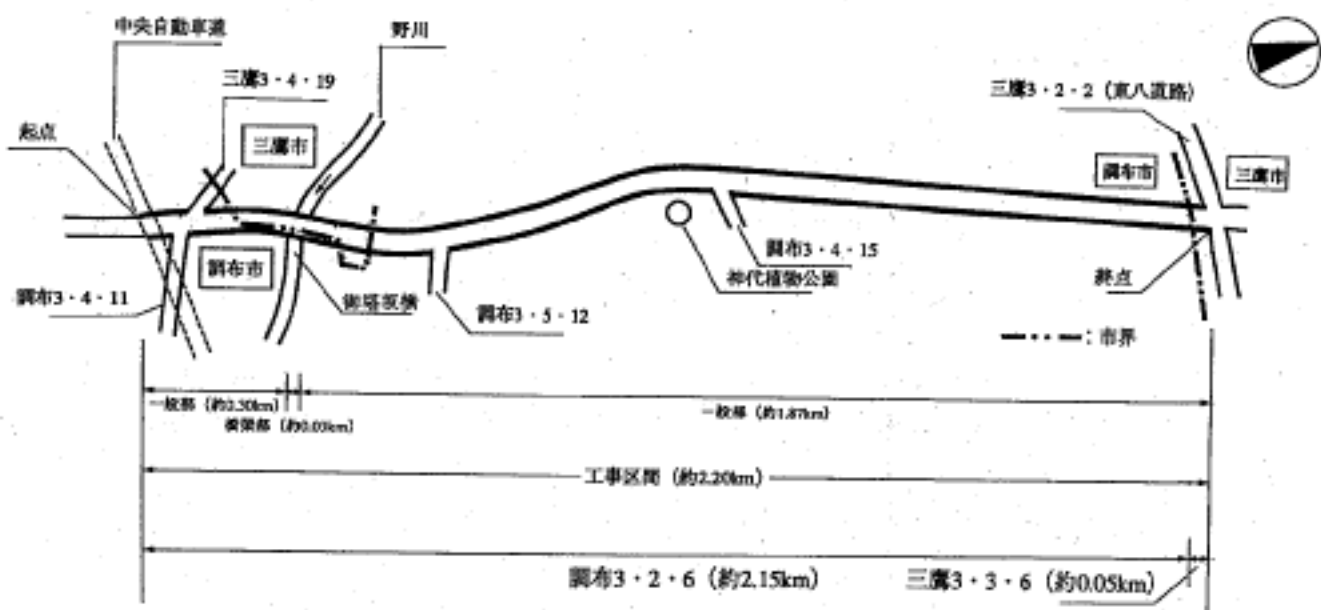


図 2-2-2 道路計画図 (平面図)

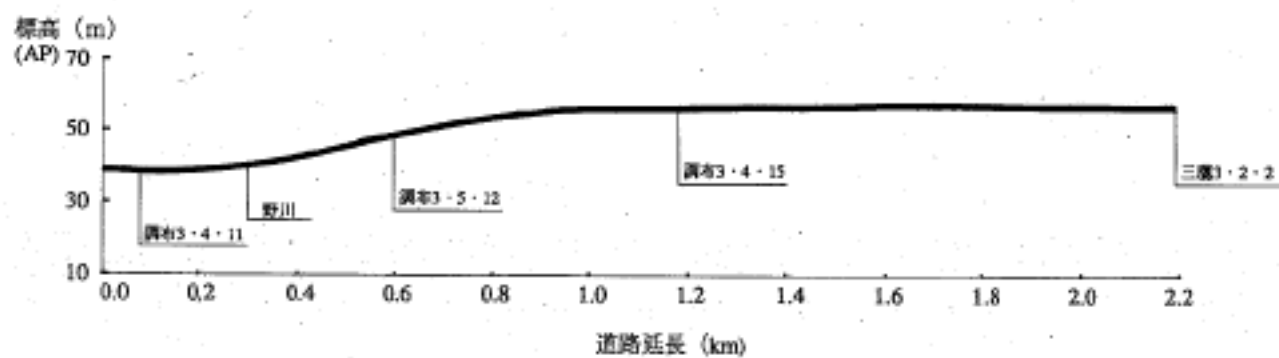
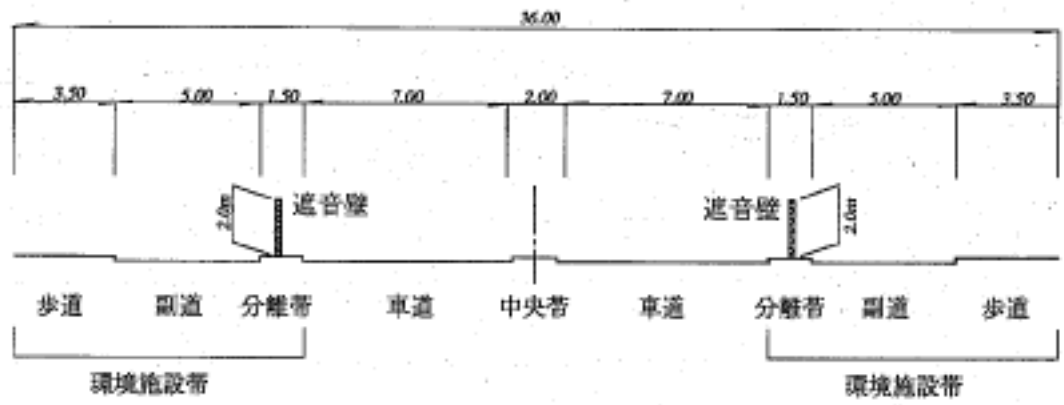


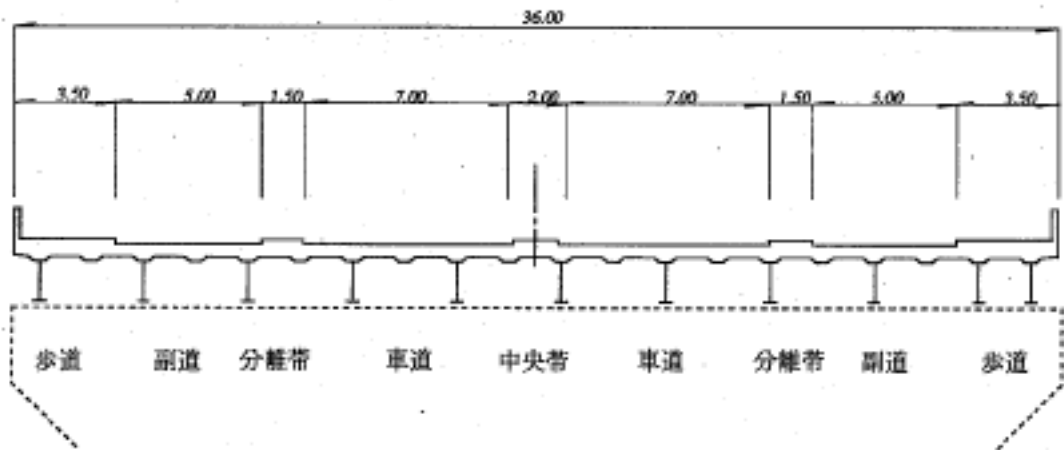
図 2-2-3 道路計画図 (縦断面図)



一般部



橋梁部



橋梁側面

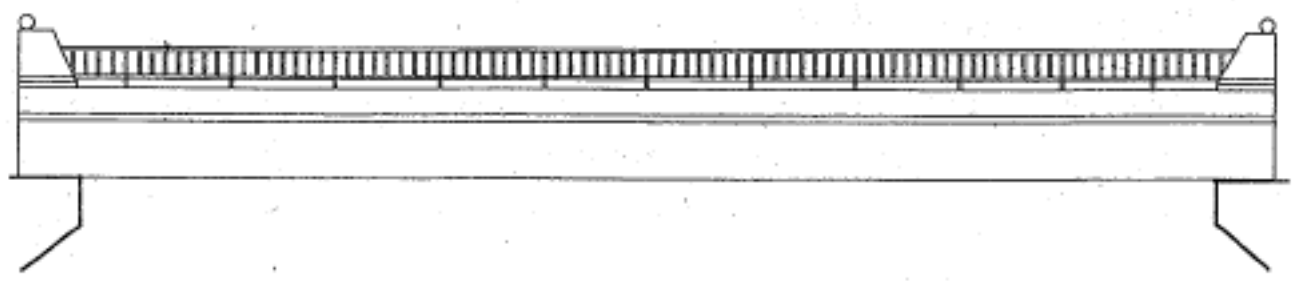


図 2-2-4 標準横断面

(2) 緑化計画等

本事業の計画にあたり、図2-2-5緑化位置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。

地下水に対する配慮として透水性舗装の施工や、浸透ますの設置に努め、景観に対する配慮としては電線類の地中化等に努める。

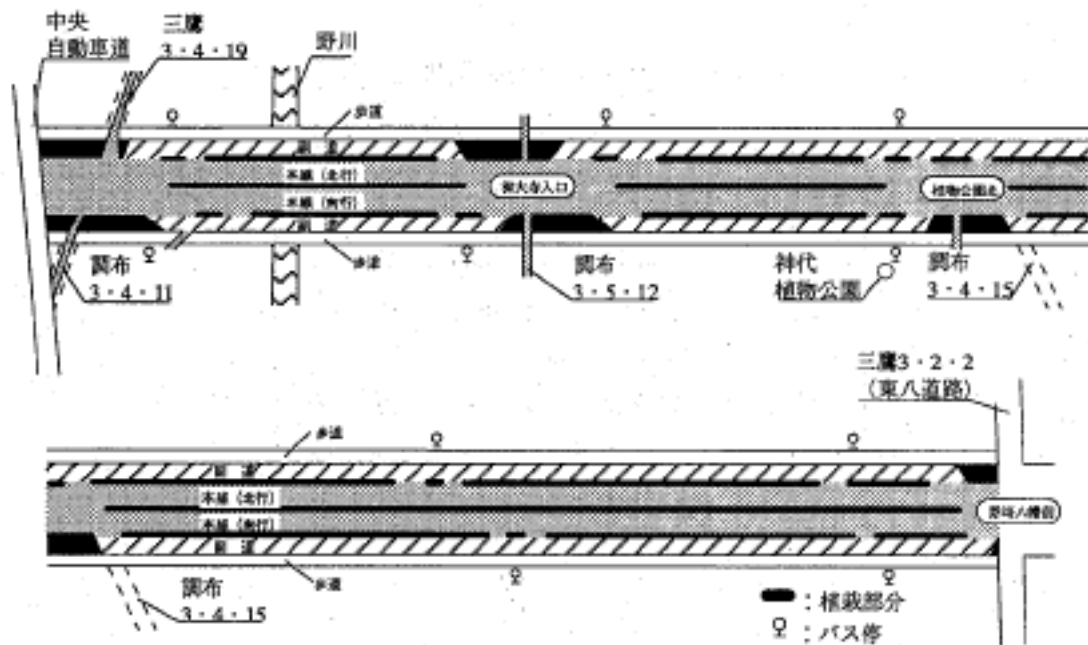


図2-2-5 (1) 緑化位置図

(西側)

(東側)



図2-2-5 (2) 緑化位置図

(3) 交通計画

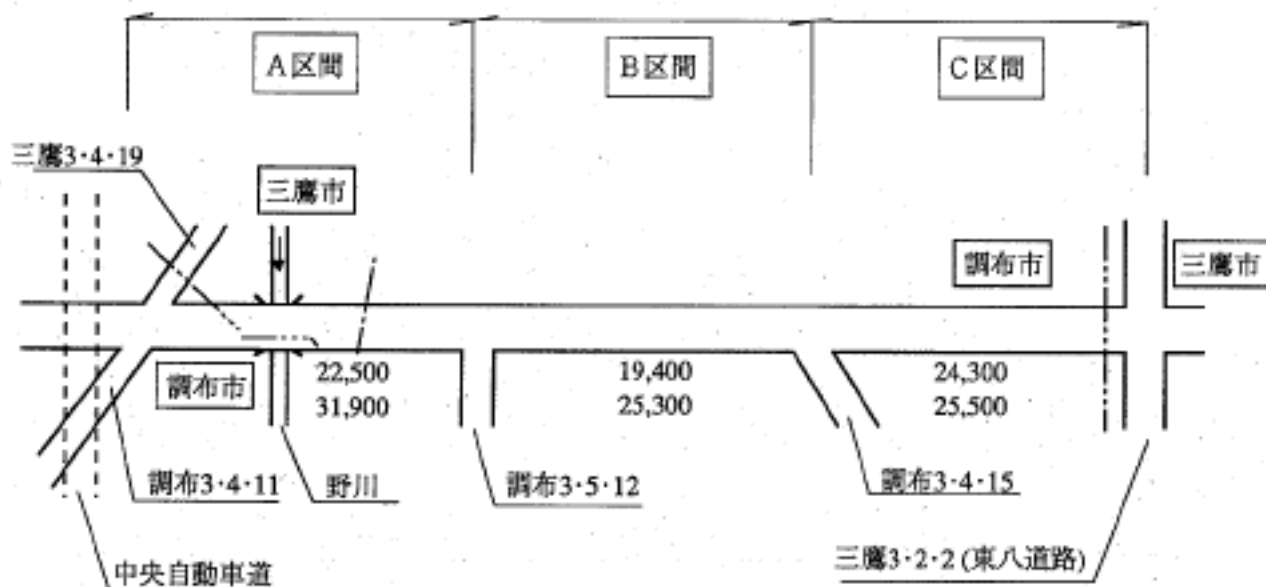
計画交通量は、昭和63年度東京都市圏パーソントリップ調査による計画基本ゾーン自動車OD表を基本として、対象地域のゾーニングを行って平成17年及び27年の将来交通量OD表を作成し、これを将来の道路ネットワークに配分することによって推計した。

計画交通量は表2-2-1及び図2-2-6に示すとおりである。

表2-2-1 計画交通量

単位：台/日

対象年次	計画交通量		
	A区間	B区間	C区間
平成17年	22,500	19,400	24,300
平成27年	31,900	25,300	25,500



注) 計画交通量は上段が平成17年、下段が平成27年。

単位：台/日

図2-2-6 計画交通量

## 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2-2-7に示すとおり、一般部約2.17km、橋梁部約0.03kmに分けられる。

### (2) 施工手順

一般部と橋梁部における主な施工手順は、図2-2-8に示すとおりである。

なお、施工にあたっては、現況交通に支障がないよう配慮する。

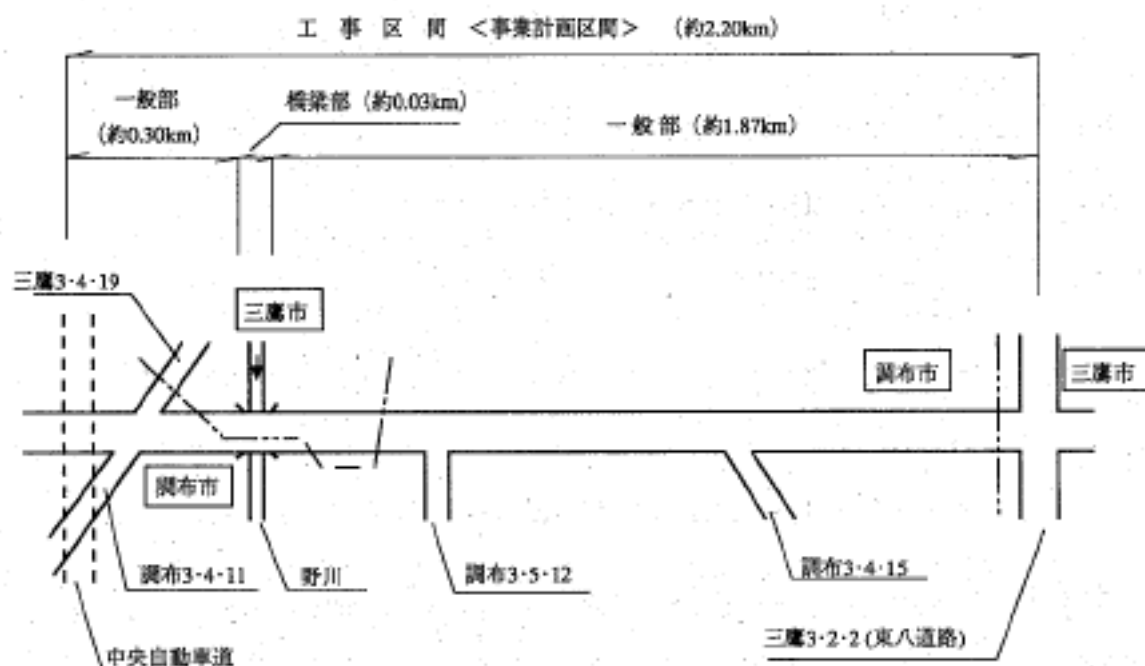


図2-2-7 工事区間

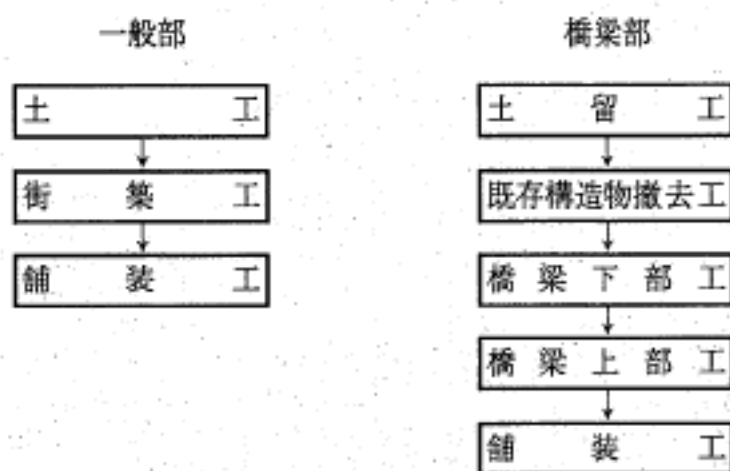


図2-2-8 施工手順

(3) 施工内容及び主な建設機械

1) 一般部

一般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。

2) 橋梁部

橋梁部における施工内容及び主要な建設機械は、表2-2-3に示すとおりである。

表2-2-2 一般部における施工内容及び主要な建設機械

工種	施工内容	建設機械(規格)	同時稼働台数
土工	コンクリート圧砕機で現道の舗装をとりこわす。	コンクリート圧砕機	1
		バックホウ(0.6m <sup>3</sup> )	1
	バックホウ及びブルドーザで掘削、整地を行う。	ダンプトラック(11t)	1
		ブルドーザ(21t)	1
街築工	街きよ、管きよ、植栽、中央分離帯等を設置する。	トラッククレーン(15~16t吊)	1
		コンクリートミキサー車(4.5m <sup>3</sup> )	1
舗装工	ブルドーザで路盤材を、アスファルトフィニッシャーで舗装材を敷均す。マカダムローラ及びタイヤローラで転圧する。	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ー(4.5m)	1
		ダンプトラック(11t)	1
		タイヤローラ(8~20t)	1

表2-2-3 橋梁部における施工内容及び主要な建設機械

工種	施工内容	建設機械(規格)	同時稼働台数
土留工	油圧式杭圧入引抜機により、鋼矢板を圧入する。	油圧式杭圧入引抜機(130t)	1
既存構造物撤去工	橋梁上部	トラッククレーン(25t吊)	1
		コンクリートカッター	1
	橋梁下部及び擁壁	コンクリートブレーカ	1
		ホイールクレーン(45t吊)	1
		ダンプトラック(11t)	1
		クローラドリル	1
橋梁下部工	基礎工	バックホウ(0.6m <sup>3</sup> )	1
		ダンプトラック(11t)	1
		コンクリートブレーカ	1
	橋台工	RCD掘削機	1
		クローラクレーン(40t吊)	1
		コンクリートミキサー車(4.5m <sup>3</sup> )	1
橋梁上部工	架設工	コンクリートポンプ車(80m <sup>3</sup> /h)	1
		トラッククレーン(15~16t吊)	1
	床版工	コンクリートミキサー車(4.5m <sup>3</sup> )	1
		コンクリートポンプ車(80m <sup>3</sup> /h)	1
舗装工	アスファルトフィニッシャーで舗装材を敷き均し、マカダムローラ及びタイヤローラで転圧する。	トラッククレーン(45t吊)	1
		コンクリートミキサー車(4.5m <sup>3</sup> )	1
		コンクリートポンプ車(80m <sup>3</sup> /h)	1
		アスファルトフィニッシャー(4.5m)	1
		ダンプトラック(11t)	1
舗装工	アスファルトフィニッシャーで舗装材を敷き均し、マカダムローラ及びタイヤローラで転圧する。	マカダムローラ(10~12t)	1
		タイヤローラ(8~20t)	1

#### (4) 残土及び汚泥の処理方法

工事に伴い発生した残土は、極力残土処理センターに持ち込む。また、橋梁工事に伴い発生した汚泥は搬出処理をし、適切に対処する。

#### (5) 事業の工程

事業の工程は表2-2-4に示すとおり、供用開始を平成17年度とする。

表2-2-4 事業の工程

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

### 2.3 環境管理に関する計画等への配慮

東京都では、「東京都環境基本条例」を制定し、「東京都環境管理計画」、「東京地域公害防止計画」、「東京都緑の倍增計画」、「東京都自動車排出窒素酸化物総量削減計画」及び「東京都自動車公害防止計画」等を策定している。

調布市では「調布市総合計画」（平成2年3月）を策定しており、自然環境の保全と整備、公園・緑地の整備等の各種施策を計画している。

三鷹市では、「第二次三鷹市基本計画」（平成4年1月）を策定し、平成12年までの課題として、「快適環境の実現」、「安全な道路環境の実現」、「再開発の推進」等の目標を設定し、「環境管理計画」等の施策を策定している。

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 等	内 容	配 慮 し た 事 項
東京都環境 管理計画	<p>地域別の環境像 (武蔵野ゾーン)</p> <p>・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。</p>	<p>・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。</p> <p>・地形・土地利用状況等を考慮し、環境に配慮した道路構造にするとともに、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。</p> <p>・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。</p>
東京都緑の 増進計画	<p>(多摩地域第5ブロック)</p> <p>・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の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、雑木林等の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。</p>	<p>・可能な限り植栽を施し、緑の回復、景観の調和に努める。</p> <p>・歩道に透水性舗装を施すことにより、降水を地中に早く浸透させ、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、地下水に及ぼす影響を最小限に留める。</p>
東京都自動車 公害防止計画	<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>