

30

見 解 書

—第2 関戸橋(仮称)関連道路建設事業—

昭和 61 年 4 月

東 京 都

1. 総 括

1.1 事業者の氏名及び住所

東京都 代表者 東京都知事 鈴木 俊 一
 東京都千代田区丸の内三丁目 5番 1号

1.2 対象事業の名称

第2 関戸橋（仮称）関連道路建設事業
 [対象事業の種類：道路の新設]

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、東京都多摩市和田地内の大栗川宝蔵橋付近を起点に、府中市四谷四丁目地内の市道四谷通りを終点とする表 1.3-1に示す都市計画道路を延長約 1.9kmにわたり新設並びに一部改築するものである。

表 1.3-1 対象事業に係る都市計画道路名

種 類	都 市 計 画 道 路 名
一部改築	多摩都市計画道路 1等大路第 3類第 1号稲城多摩線 (以下、多摩 1.3.1号線という。)
新 設	日野都市計画道路 1等大路第 3類第 4号百草府中線 (以下、日野 1.3.4号線という。)
	府中都市計画道路 1等大路第 3類第 3号四谷国立線 (以下、府中 1.3.3号線という。)

事業工程は表 1.3-2に示すとおりであり、供用開始を昭和69年度に予定している。

表 1.3-2 事業工程表

工事内容 \ 年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
用地買収	■	■	■	■			
橋梁架設工事				■	■	■	■
道路立体化工事				■	■	■	■
一般街築工事						■	■

1.4 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案について都民から提出された意見書、公聴会での公述、関係市長（府中、日野、多摩）からの意見の件数の内訳は、表 1.4-1に示すとおりである。

これらの主な意見と事業者の見解の概略は、表 1.4-2に示すとおりである。

表 1.4-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	1
公聴会での公述	4
関係市長からの意見	3
合計	8

表 1.4-2 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

主な意見の概略	見 解 の 概 略
<p>(1) 予測・評価項目の選定 築島構築時に濁水の発生が考慮されているが、魚の浮上等が考えられるため、水質汚濁を調査項目として選定願いたい。</p>	<p>河道にあたる橋脚1基の基礎工事については、河道の切回しを避け、築島を設けて行います。この築島構築時に濁水の発生することが考えられますが、極めて一時的であり、かつ微少なものであることから、橋脚基礎工事が水質汚濁の原因となることはありません。</p> <p>従って、水質汚濁は、予測・評価項目として選定しておりません。</p> <p>なお、水生生物については、予測・評価したとおり、その生育環境に変化はみられません。</p>
<p>(2) 予測基本条件 昭和69年の計画交通量の根拠等を示されたい。</p>	<p>各路線別将来自動車交通量は、東京都市圏パーソントリップ調査、東京都の長期計画等に基づいて将来自動車OD表（自動車起終点表）を作成し、これを将来道路網に配分することにより求めました。</p>
<p>(3) 大気汚染 評価書案の二酸化窒素の濃度の予測は、少なくとも多摩市内分に関しては極めて低すぎますので、大気汚染についてはバックグラウンド濃度、発生源の割合、交通量の伸び率等をやり直して下さい。</p>	<p>道路周辺の大気汚染濃度は、当該道路を通る自動車に起因するものと、その道路以外のいわゆるバックグラウンド濃度に大別されます。</p> <p>一方、予測・評価は年平均値を対象にしていますので、バックグラウンド濃度は、四季平均値を単純に当てはめるのではなく、年平均値として求める必要があります。</p> <p>従って、今回一般環境大気測定局と現地調査結果との相関を求めて、現況バックグラウンド濃度の年平均値を算出いたしました。</p> <p>将来のバックグラウンド濃度の推定に用いた、固定及び移動発生源の割合は、東京都環境保全局「事業概要（昭和57年版）」に基づいてそれぞれ25%及び75%といたしました。</p> <p>将来の交通量の伸び率については、多摩地域における</p>

主な意見の概略	見 解 の 概 略
<p>(4) 騒音 道路交通騒音で平坦地において環境基準を上回る予測がされている。 地域との調和を図りつつ環境基準を保持できるよう当初計画の中で配慮願います。</p> <p>(5) 振動 要請基準は、人の健康など、維持の限界を明らかにしたものとイえるため、より低い値をもって評価されたい。</p> <p>(6) 電波障害 将来、障害地域内に住居が建設された場合の対応について明らかにされたい。</p> <p>(7) その他 関係地域住民の理解と協力を得るよう努力するとともに、住民の健康と快適な生活を確保するため、万全の措置を講じ、不利益を与えないよう配慮願います。</p>	<p>自動車発生集中交通量の将来予測値と現況値との比により算出いたしました。</p> <p>一般道路である本計画線は、都市生活に欠かすことのできない種々の機能を有しており、沿道住民の土地利用と関係ある将来の用途地域等土地利用計画が確定されない段階で環境対策を定めることは困難であります。 本事業を進めるに際しては、関係諸機関、関係住民等と十分な調整を図りながら、沿道利用との調和を考慮し環境対策に努めます。</p> <p>振動規制法に基づく道路交通振動の要請基準は、生活環境を保全し、人々の健康の保護に資することを目的に定められたもので、評価の指標として妥当なものと考えます。</p> <p>「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月12日、建設事務次官通知）の趣旨に沿って適切に対応致しますが、公共施設の設置後に予測・評価した障害地域に新たに受信機能を有したものについては、上記の趣旨から対応が困難です。</p> <p>事業を進めるに当って、ご趣旨のとおり周辺地域の環境対策については、関係地域住民の理解と協力を得るよう努力していきます。</p>

2. 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

多摩川には、国道・都道をはじめ高速自動車国道など数多くの橋梁が設けられており、これらの橋梁は首都圏と周辺の各県とを結ぶ広域交通はもとより、圏内の高密度な経済活動や急速に増加する市民の日常生活を支え、あるいはこれに由来する地域交通の用に供されている。

このうち、多摩川中流部（日野地区国鉄中央線橋梁付近から狛江地区小田急線橋梁付近まで約18km）には中央道多摩川橋のほか、上流から日野橋、関戸橋、是政橋、多摩川原橋、多摩水道橋の5橋梁が供用されているが、その平均間隔は約4.2kmであり、多摩川全域での平均間隔2.2kmと比べほぼ2倍となっている。一方、多摩川中流部の周辺地域では多摩ニュータウンなどの開発による市街化が著しく、多摩川を渡る道路は、それらに起因する自動車交通により渋滞をきたしている。また、将来的にも立川基地跡地開発などによる都市構造の変化に伴って、南北交通をはじめとする交通需要は増加傾向をたどるものと予想される。これらのことから、多摩川中流部橋梁及び関連道路の整備は緊急の課題となっており、東京都の重点施策の一つとなっている。

現在、多摩ニュータウン方面と府中・国立方面を結ぶ橋として関戸橋が利用されているが、他に適切なルートがなく交通が集中するため、交通渋滞が著しくなっている。また、今後も多摩ニュータウンのより一層の整備等により交通需要の増加が予想される。

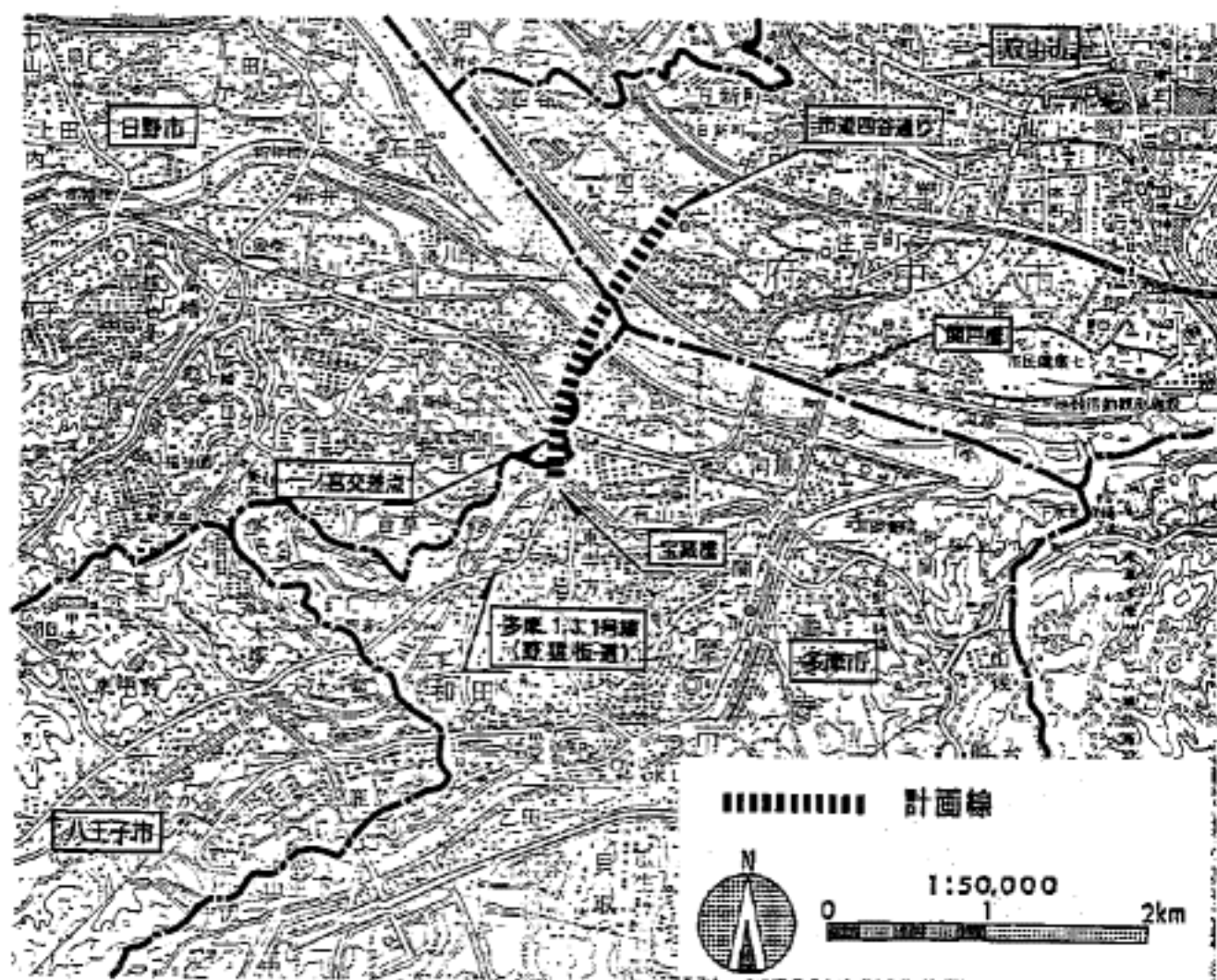
このため、関戸橋の上流約1.5kmに計画されている第2関戸橋（仮称）の新設及び関連道路の整備により、交通の分散・円滑化を図り、また地域の秩序ある発展に寄与することを目的とする。

2.2 事業の内容

2.2.1 計画線の位置

本計画線の事業予定位置は、図 2.2-1に示すとおり、多摩市、日野市及び府中市の市境付近に位置している。

図 2.2-1 計画線の事業予定位置



2.2.2 事業計画の概要

本事業の計画は、事業の目的、沿道利用の状況並びに当該地域の特性に十分配慮して、環境保全や公害防止に努めながら策定した。

事業計画の概要は表 2.2-1に示すとおりである。

表 2.2-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
位置及び区間	延長 約 1.9km 起点：東京都多摩市和田地内（宝蔵橋付近） 終点：東京都府中市四谷四丁目地内（市道四谷通り）
通過地域	多摩市、日野市、府中市
道路規格	第4種第1級
車線数	往復4車線
構造型式	掘削、平坦、橋梁
設計速度	60km/時
主要接続道路	多摩 1.3.1号線(4車線) 日野 2.2.12号線(2車線) 市道多摩川通り(2車線) 市道四谷通り(2車線)
道路構造	図 2.2-3に示す平面、縦横断のとおりである。
計画交通量	図 2.2-2に示すとおりである。

図 2.2-2 計画交通量（昭和69年）

