

見 解 書

—都市計画道路調布2・1・3号線建設事業—

昭和 63 年 5 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

都市計画道路調布2.1.3号線建設事業

〔対象事業の種類：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2等大路第1類第3号線（以下、調布2.1.3号線という）」のうち、東京都調布市多摩川二丁目地先の多摩川左岸堤を起点に、調布市小島町一丁目を終点とする延長約1.7km区間を2車線（現道幅員約10m、現都市計画幅員18.0m）から4車線（25.0m）に都市計画変更し改築するものである。

当該道路は、道路構造令に定める第4種第1級の規格（往復4車線、設計速度60km/時）を有し、起点より約0.3kmは多摩川原橋の取付部で、その他の約1.4kmは平坦な道路である。

事業工程は表1.3-1に示すとおりである。

表1.3-1 事業工程表

| 工事内容 | | 年 目 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
|-----------------|-------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|--|
| 用 地 取 得 | | | ■ | | | | | | | | | | |
| 橋梁取付工事 | 上 流 側 | | | ■ | | | | | ▲ | | | | |
| | 下 流 側 | | | | | | | ■ | | | | | |
| 平 面 街 路 築 造 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（調布）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 | 18 |
| 公聴会での公述 | 3 |
| 関係市長（調布）の意見 | 1 |
| 合計 | 22 |

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>〔A 予測基本条件〕</p> <p>(1) 評価書案では、交通量予測を調布市内1.7kmが完成する予定の昭和74年に設定しているが、すでに東京都が調布-保谷線、尾根幹線の整備計画を明らかにしている以上、南北道路が完成したときに通過交通量がどうなるかで予測すべきである。</p> <p>(2) 大気汚染及び騒音を予測するための「大型車混入率」は、現況では予測対象の調布2.1.3号線の方が関戸橋を上まわっており、関戸橋の12.2%を使用するのは正確ではない。</p> | <p>(1) 評価書案に示した計画交通量は、当該道路が完成し、周辺道路網もおおむね整備され、通常の利用状態になった時点のものであり、昭和74年を予測年次としたことは妥当なものと考えます。</p> <p>(2) 将来4車線道路に拡幅される当該道路と、立地条件、道路の性格等が類似している関戸橋の交通実態をモデルに予測したことは、妥当であると考えます。</p> |
| <p>〔B 大気汚染〕</p> <p>(3) 肺ガンやぜんそくが増えるのでは困る。排気ガスについて対策をたてるべきである。</p> | <p>(3) 将来濃度は環境基準を下まわると予測されるため、本事業の実施に伴う大気質に係る環境への影響は少ないと考えますが、今後も大気汚染の改善のために交通流の円滑化対策等の努力を続けてまいります。</p> |
| <p>〔C 騒音〕</p> <p>(4) 騒音対策をどのように考えているか、具体的に示すべきである。</p> | <p>(4) 沿道利用との調和を考慮し、関係諸機関並びに関係住民の協力を得て、遮音壁や環境施設帯の設置などの対策を講じ、周辺地域の環境保全に努めてまいります。</p> |
| <p>〔D 振動〕</p> <p>(5) 大型車で振動が大きくて困っている。どんな対策を考えているか。</p> | <p>(5) 道路交通振動の主な要因である路面の平坦性については、施工時はもとより供用後の維持管理体制の充実に努めてまいります。</p> |
| <p>〔E その他〕</p> <p>(6) 交通渋滞の直接の原因は、京王線・JR南武線の踏切等</p> | <p>(6) 道路整備計画にあたっては、踏切の立体化や橋梁の整備等、関連事業も進</p> |

| 主な意見の概略 | 見解の概略 |
|--|---|
| <p>の平面交差であり、この交通渋滞のガンを処理することが重要である。</p> <p>(7) 車道と歩道との間にもうける緑は、排気ガスを防ぐものとされたい。また、緑を多く植え、ゆったりした散歩道となるよう整備されたい。</p> <p>(8) 本事業の実施に当たりましては市民から出されました意見、要望等を踏まえた上、本市とも充分協議し、環境影響評価書案に示された内容を遵守し、周辺環境保全に特段の配慮を願いたい。</p> | <p>めて行く必要があり、現在、事業実施すべく計画中であります。</p> <p>(7) 歩道や中央分離帯には、出来る限り緑を多くし連続して植栽を行うよう配慮します。</p> <p>(8) 本道路事業は、円滑な交通の確保等、地域住民の生活環境の改善をも大きな目的としております。 従って、事業実施にあたっては、地域住民及び貴市をはじめ、関係機関とも十分協議検討を行い、周辺環境の保全に努力してまいります。</p> |

2. 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

東京都長期計画では、現在の都市問題を解決すべき方向として、多心型都市づくりを目指している。

これまで東京が、日本の中心として発展してきた過程で、都市部にオフィス活動を主体にした業務機能が過度に集積し、道路網なども都心部から放射状に形成される一点集中型の都市構造がつくられてきた。その結果、職住遠隔化による通勤問題や、住宅問題、地域発展の不均衡、都市災害に対する弱さなどがもたらされた。

この一点集中型都市構造を是正するためには、周辺地域への機能分担が必要である。東京の都市構造が、職と住の均衡した個性豊かな多心型へ転換されていくことにより、快適で活力にあふれた都市として発展していく。

この多心型構造の1ブロックとしての多摩地域が全体として自立性を高めていくためには、各都市が相互に結びつきを強め、互いに補完しあっていくことが必要である。

このための具体的な方策としては、各都市間を結ぶ交通網の整備が重要であり、特に南北幹線道路や、多摩川中流部の橋梁では現在慢性的な交通渋滞をきたしており、これ等の道路を整備することが緊急に解決すべき課題となっている。

調布2.1.3号線は、このような目的を有する南北幹線道路として位置づけられており、昭和37年12月調布市多摩川二丁目地先（多摩川左岸堤）から、同市深大寺北五丁目地内まで延長約5kmを幅員18~24mで都市計画決定されたが、このうち多摩川左岸堤から国道20号約100m手前までの区間（延長約1.7km）について、道路幅員を25~43mに計画変更し、整備することによって、南北道路の円滑化を図るとともに、地域の秩序ある発展に寄与する目的を有する。

2.2 事業の内容

2.2.1 計画路線の位置

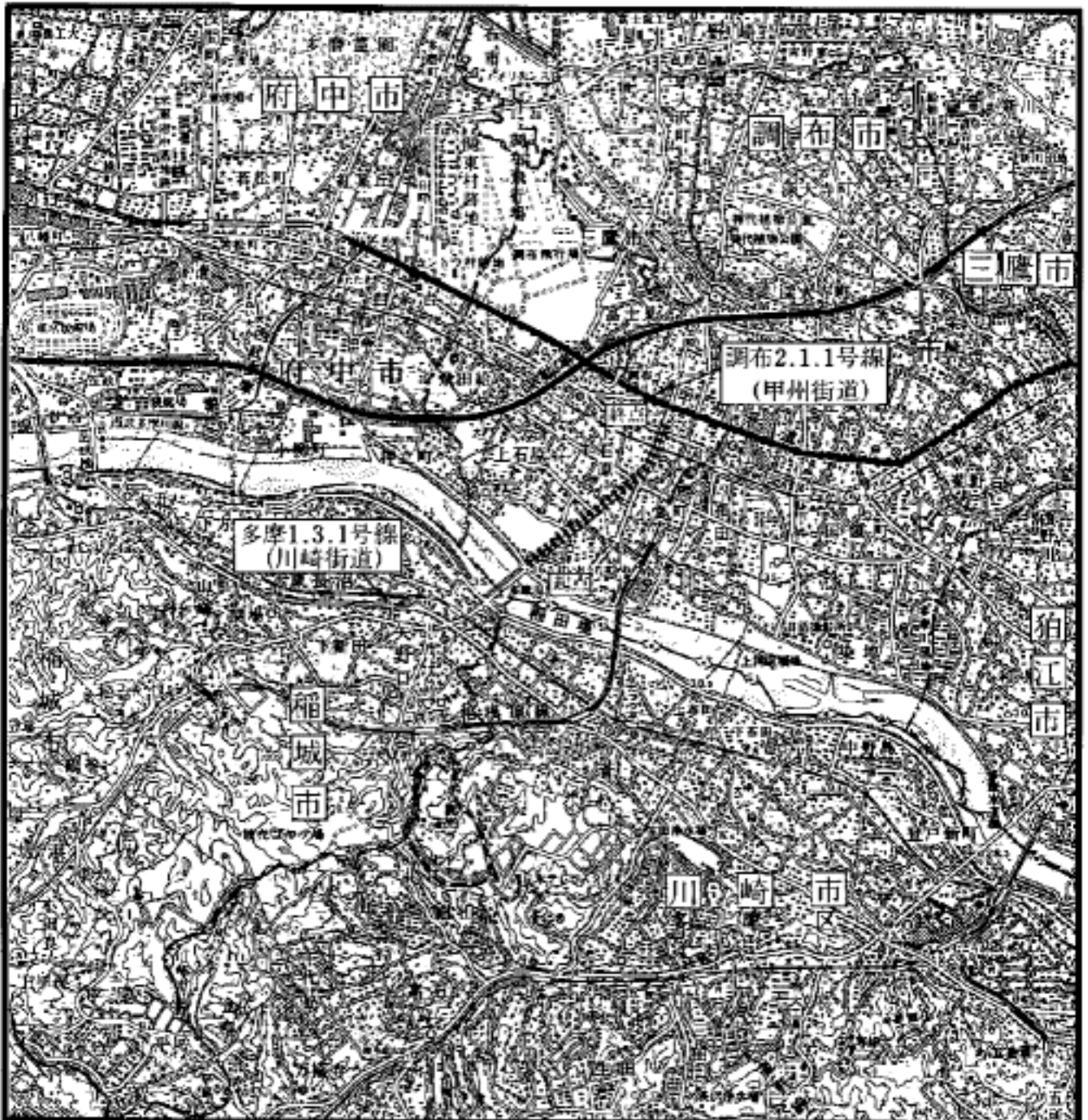
計画路線の事業予定位置は図2.2-1に示すとおりであり、東京都調布市多摩川二丁目地先の多摩川左岸堤を起点に、調布市小島町一丁目を終点とする延長約1.7kmの区間である。

2.2.2 事業計画の概要

本事業の計画にあたっては、事業の目的、沿道土地利用の状況、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1.7 km 起点：東京都調布市多摩川二丁目地先 終点：東京都調布市小島町一丁目 |
| 通過地域 | 調布市 |
| 道路規格 | 第4種第1級 |
| 車線数 | 往復4車線（現道2車線） |
| 設計速度 | 60km/時 |
| 主要接続道路 | 多摩広路1号線（4車線）（図2.2-2参照） |
| 主要交差道路 | 調布2.2.6号線（2車線）（図2.2-2参照） 都道119号線（2車線） |
| 交差鉄道 | 京王帝都電鉄京王線 |
| 道路構造 | 取付部約0.3km、平面街路築造部約1.4km、横断歩道橋2箇所（図2.2-2参照） |
| 計画交通量 | 24,000～28,300台/日（図2.2-3参照） |
| 供用開始 | 昭和74年予定 |
| 工事期間 | 昭和64年度～昭和73年度予定 |



凡 例

■■■■■■■■ : 計画路線

図2.2-1 計画路線の事業予定位置



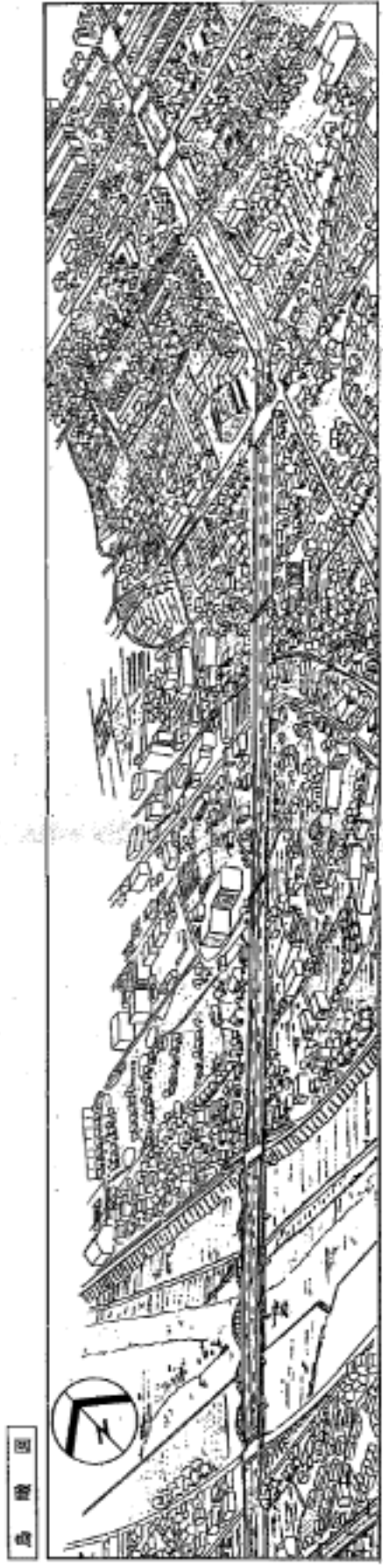
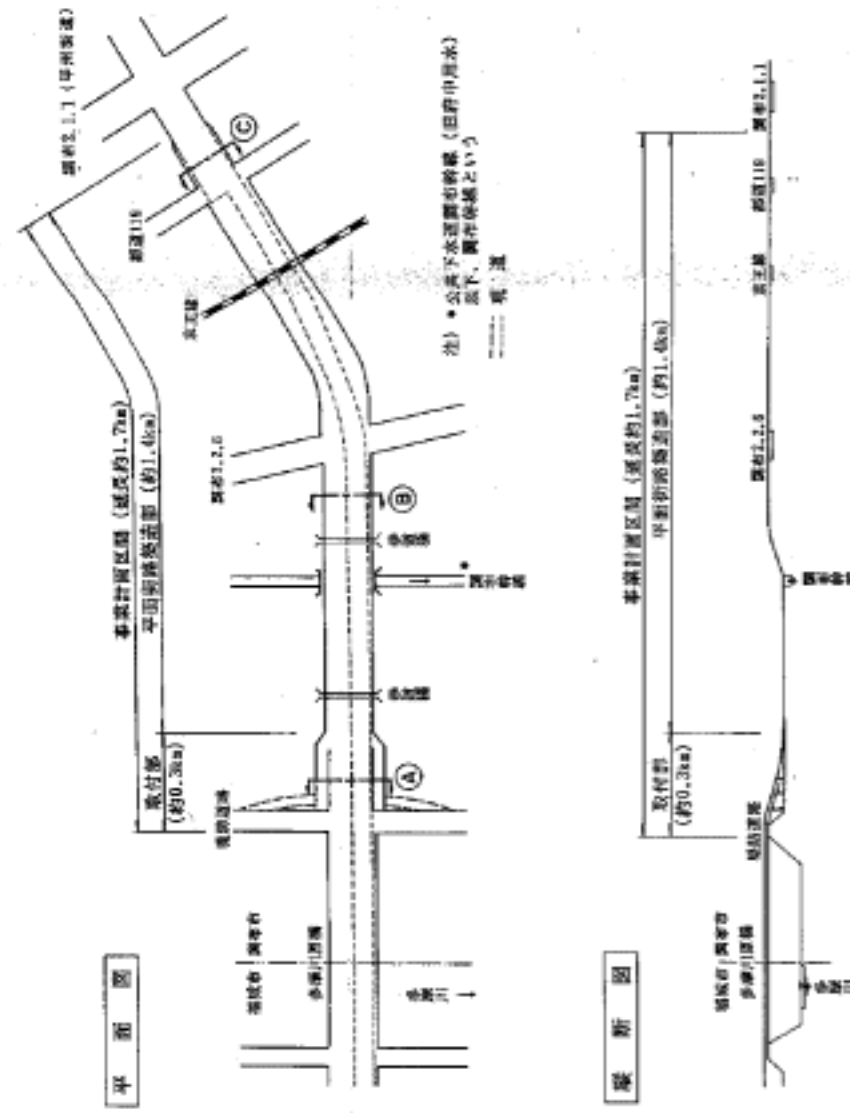
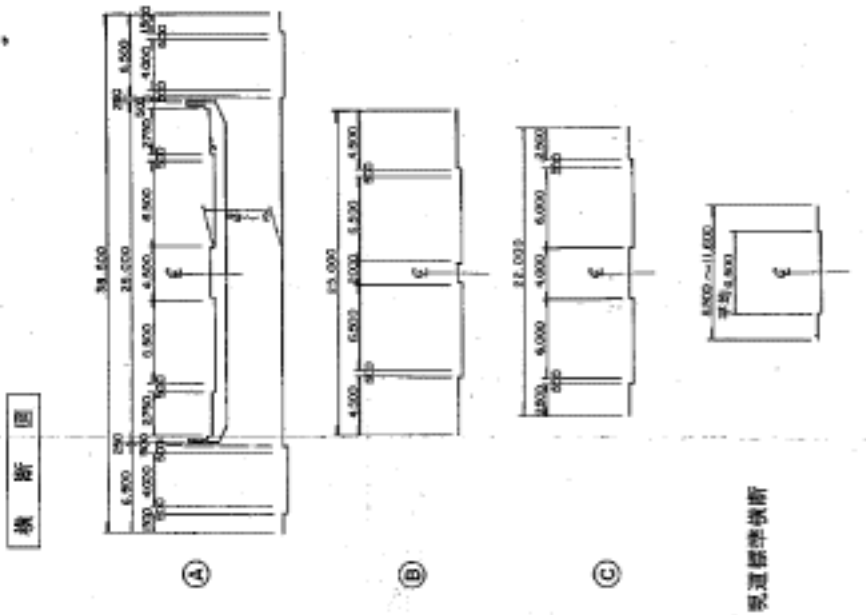
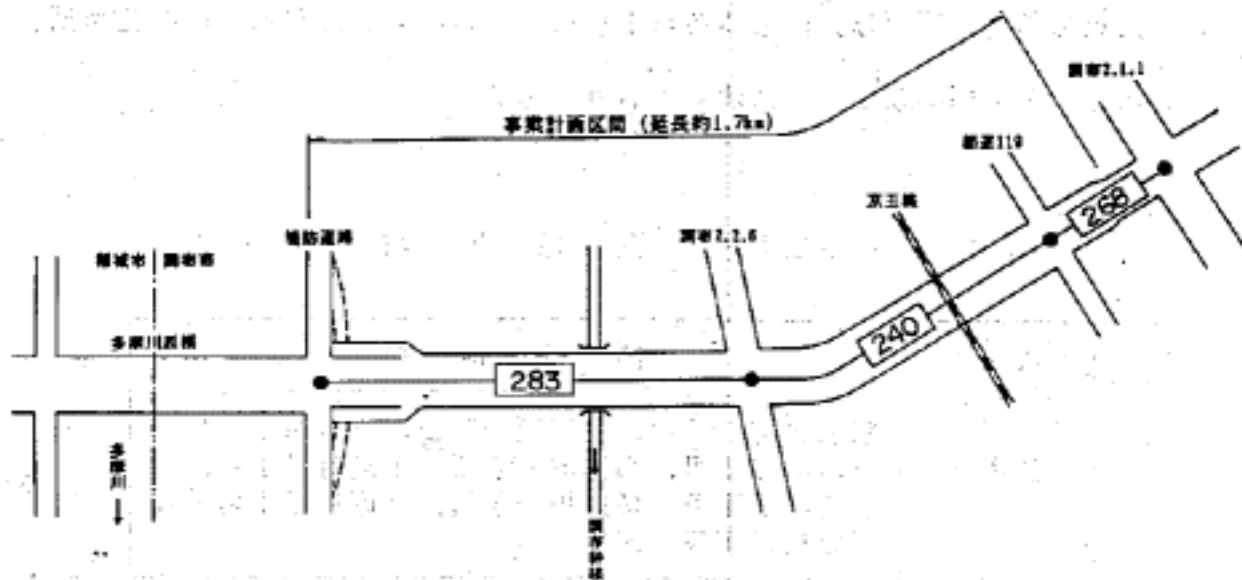


図2.2-2 都市計画道路圖巻2.1.3号線 道路計画図



注) 1. 単位: 万台/日
 2. 東京都建設局推計値

図 2. 2 - 3 計画交通量 (昭和74年)